

無電柱化対策に関する調査

結果報告書

平成 26 年 8 月

北海道管区行政評価局

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」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、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。

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%（北海道 9%、札幌市 10%）で、ヨーロッパやアジアの主要都市と比べて低くなっている。

さらに、当該無電柱化率は市街地等の幹線道路のうち電柱、電線類のない延長の割合とされており、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するものである。

目次

第1	行政評価・監視の目的等	1
第2	行政評価・監視の結果	2
1	無電柱化の社会実態	2
(1)	無電柱化の方針	2
(2)	電柱の実態等	7
(3)	無電柱化に関するニーズ、意識の把握状況	11
(4)	無電柱化率	14
(5)	無電柱化に関連する指標の把握状況	18
(6)	無電柱化事業に関する情報提供の実施状況	20
(7)	電線管理者の無電柱化事業参加方針	22
(8)	その他(電線地中化を進めるに当たっての課題等)	23
2	無電柱化の推進体制の整備状況	26
(1)	北海道無電柱化推進協議会の活動状況	26
ア	北海道無電柱化推進協議会の開催状況	26
イ	協議会における検討及び調整状況	33
(2)	協議会による計画の策定・進捗管理状況	39
3	個別事業の実施状況	52
(1)	個別事業実施の合意形成・関係者の調整等の実施状況	52
(2)	電線共同溝整備後の状況	58
4	電線共同溝の管理状況	72
(1)	電線共同溝の入溝	72
(2)	電線共同溝の保安	76

図表目次

表 1-(1)-①	無電柱化事業に係る単独の計画の策定状況	3
表 1-(1)-②	無電柱化方針の内容等	4
表 1-(1)-③	地域防災計画等における無電柱化に関する内容	5
表 1-(1)-④	社会資本整備重点計画〈抜粋〉	5
表 1-(1)-⑤	他都道府県における無電柱化に係る計画の策定状況	6
表 1-(2)-①	北海道内における電力柱本数の推移	8
表 1-(2)-②	北海道内における電力柱等削減数及び増加数	9
表 1-(2)-③	北海道内における電話柱本数の推移	9
表 1-(2)-④	札幌市管理道路における電柱等本数の推移	9
表 1-(2)-⑤	東雁来第 2 土地区画整理事業の概要	10
表 1-(3)-①	北海道のみちを考える懇談会に出された意見	12
表 1-(3)-②	札幌市市政世論調査の結果(平成 25 年度)	12
表 1-(3)-③	報告書(札幌市における今後の道路整備の方向性について)	12
表 1-(3)-④	行政相談委員を対象とした無電柱化事業に対する意識調査結果(自由意見)	13
表 1-(4)-①	道路別無電柱化率(整備延長データ利用)	16
表 1-(4)-②	地方道道路種別無電柱化率(無電柱道路延長データ利用)	17
表 1-(4)-③	地方道管理機関別無電柱化率(無電柱道路延長データ利用)	17
表 1-(5)-①	無電柱化率の算出結果	19
表 1-(5)-②	国土交通省の提供資料に基づく無電柱化率の算定結果	19
表 1-(6)-①	ホームページによる情報提供の実施状況	21
図 1-(6)-①	電線共同溝工事デザインマーク	21
図 1-(6)-②	札幌市マスコットキャラクターまごころコウジ君	21
表 1-(6)-②	行政相談委員を対象とした無電柱化事業に対する意識調査結果(事業認知度)	21
表 1-(7)	NTT 東日本(株)北海道支店の意見	22
表 1-(8)-①	美瑛町丸山通に関する事業	24
表 1-(8)-②	単独地中化実施箇所(第一次緊急輸送道路)における電柱等残存状況	24
表 2-(1)-①	協議会の目的、検討及び調整事項等(協議会規約抜粋)	28

表 2-(1)-②	協議会の構成員	29
表 2-(1)-③	協議会の開催状況	30
表 2-(1)-④	協議会における協議事項（平成 23 年度～25 年度）	31
表 2-(1)-⑤	道路法（昭和 27 年法律第 180 号）〈抜粋〉	35
表 2-(1)-⑥	北海道地域防災計画（地震・津波防災計画編）〈抜粋〉	35
表 2-(1)-⑦	社会資本整備重点計画（平成 24 年 8 月 31 日閣議決定）〈抜粋〉	36
表 2-(1)-⑧	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〉	37
表 2-(1)-⑨	平成 24 年 2 月 27 日 幹事会議事録〈抜粋〉	38
表 2-(1)-⑩	平成 26 年度 電線共同溝正式合意箇所の状況	38
表 2-(2)-①	「平成 21 年度～25 年度計画 電線共同溝候補箇所一覧表」における主な項目	44
表 2-(2)-②	第 6 期計画及び 26 年度計画による電線共同溝の整備予定延長	44
表 2-(2)-③	北海道開発局、北海道及び札幌市における候補箇所の選定の考え方等	45
表 2-(2)-④	協議会による第 6 期計画の策定の流れ	46
表 2-(2)-⑤	第 6 期計画における電線共同溝の合意延長、実施延長及び達成率	47
表 2-(2)-⑥	当初合意延長（平成 22 年 10 月）と 25 年度までの整備延長に差がある箇所の状況	47
表 2-(2)-⑦	協議会における計画変更の状況（平成 23 年度以降）	48
表 2-(2)-⑧	第 6 期計画における整備予定箇所の緊急輸送道路区分、関連事業の内容等	48
表 2-(2)-⑨	北海道協議会等による計画の検証状況	49
表 2-(2)-⑩	平成 23 年度における計画の変更内容	49
表 2-(2)-⑪	平成 24 年度における計画の変更内容	50
表 2-(2)-⑫	平成 25 年度における計画の変更内容	51
表 2-(2)-⑬	整備予定箇所の公表の是非についての道路管理者の見解等	51
表 3-(1)-①	調査対象事業の概要	53
表 3-(1)-②	調査対象事業に係る調査結果概要	54
表 4-(1)-①	調査対象電線共同溝において平成 21～22 年度に占有許可を受けた件数 に対する電線を敷設していない件数	74
表 4-(1)-②	占有許可日から当局調査日（H26. 6. 16）までの期間別未入溝件数	75
表 4-(1)-③	ケーブル入溝後 3 年以上が経過した当局調査日（H26. 6. 16）においても敷設工事届が 提出されず、管理台帳にも掲載されていない事例	75
表 4-(2)-①	調査対象機関における電線共同溝の鍵保管に係る根拠規定等	78

表4-(2)-② 電線共同溝の鍵返納届が提出されていない事例 (平成25年度)	78
-----------------------------------------------	----

事列表

事例1 信号機と信号機を結ぶ架空線が直轄国道上に残存しているもの.....	60
事例2 信号機と信号機を結ぶ架空線が直轄国道上に残存し、その架空線が更に直轄国道 と交差する未指定の道路上にある電柱に伸びているもの等 (計3事例)	62
事例3 直轄国道と交差する未指定の道路上にある2本の電柱間に上架されている有線放 送事業者の設置する架空線が直轄国道上を横断して残存しているもの (計6事例)	64
事例4 直轄国道と交差する未指定の道路上にある2本の電柱間に上架されているホテル のテレビ共聴線が直轄国道上を横断して残存しているもの.....	67
事例5 直轄国道上に民間会社の施設間を結ぶ架空線が残存しているもの.....	68
事例6 信号機と光ビーコンを結ぶ架空線が指定道路上に残存しているもの.....	69
事例7 指定道路上にある信号機と、指定道路と交差する未指定の道路上にある信号機を 結ぶ通信事業者の架空線が、指定道路上を横断して残存しているもの.....	70
事例8 テレビの難視聴解消ケーブルが指定道路上を横断して残存しているもの (計2事例)	71

第 1 行政評価・監視の目的等

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 調査対象機関

(1) 調査対象機関

北海道総合通信局、北海道産業保安監督部、北海道開発局

(2) 関連調査対象機関等

北海道、北海道警察本部、市町村、東日本電信電話株式会社北海道支店、関係団体、事業者等

3 担当部局

第二部第一評価監視官

4 実施時期

平成 26 年 4 月～26 年 8 月

第2 行政評価・監視の結果

1 無電柱化の社会実態

(1) 無電柱化の方針

実 態	説明図表番号
<p>無電柱化は、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 3 期にわたる「電線類地中化計画」（第 1 期～第 3 期計画）、「新電線類地中化計画」（第 4 期計画）及び「無電柱化推進計画」（平成 16 年度～20 年度（第 5 期計画）」）に基づき整備が進められており、平成 21 年度から 25 年度まで（第 6 期計画）は、「無電柱化に係るガイドライン」（平成 22 年 2 月 24 日付け事務連絡道路局地方道・環境課長通知。以下、本項目において「ガイドライン」という。）に基づき整備が進められている。</p>	
<p>今回、当局が北海道開発局、北海道、札幌市及び美瑛町（以下「調査対象機関」という。）における無電柱化事業に係る方針・計画の策定状況を調査したところ、無電柱化事業のみを対象とした単独の計画を策定している例はみられなかった。</p>	表 1-(1)-①
<p>一方、建設・土木部局策定のプラン又は建設・土木部局以外の部局が策定した地域防災計画、交通安全計画等の中の一項目で、無電柱化を推進するとしている例はみられたが、将来的にどのような場所を対象に、どの程度の水準まで無電柱化を実施したいと考えているかについては記載されていない。</p>	表 1-(1)-② 表 1-(1)-③
<p>このように、将来的な整備目標を含む具体的な方針・計画を策定していない理由について、調査対象機関は、i) 国のガイドラインがあること、ii) 北海道無電柱化推進協議会（以下、本項目において「協議会」という。）が参加機関の合意に基づき 5 か年計画を策定しており、それで足りること、iii) 電線共同溝の建設には電線管理者との合意が必要であり、道路管理者が単独で計画を実行できるわけではないことを挙げている。</p>	
<p>しかし、ガイドラインには将来的な整備目標は明記されておらず、また、5 か年計画についても、北海道の第 6 期計画（平成 21 年度～25 年度）には 5 か年で実施する箇所として関係機関が合意した事業のみが計上されている。</p>	
<p>このため、調査対象機関がどの程度の水準まで無電柱化を推進することが必要と考えているのか、例えば、電柱を全てなくしたい、あるいは特定の水準まで電柱をなくすれば足りると考えているのか、必ずしも明確となっていない。</p>	
<p>この件に関し、「無電柱化に関する連絡調整会議」（平成 22 年 2 月 24 日開催）においては、過去の計画で示していた整備目標を昨今の社会情勢から記載しないこととされているが、協議会における第 6 期計画（平</p>	

<p>成 21 年度～25 年度) の当初合意が 33.62km であるのに対し、各道路管理者からは、無電柱化の候補箇所として、それを上回る約 84km 程度が挙げられているとされており、各道路管理者は合意箇所以外の「候補箇所」を持っている状況にある。</p>	
<p>また、国の社会資本整備重点計画（平成 24 年 8 月 31 日閣議決定）も、無電柱化目標を数値指標（平成 28 年度末 18%）で示している。</p>	表 1-(1)-④
<p>なお、5 管区行政評価局（北海道、関東、中部、近畿及び九州）及び京都行政評価事務所が調査した 5 地方整備局等（北海道開発局を含む、以下同様）及び 6 国道事務所並びに 6 都道府県及び 12 区市町における無電柱化に係る方針・計画の策定状況をみると、北海道外においては、成果目標を数値で明記している例（愛知県豊田市交通まちづくり行動計画（平成 23 年 11 月）、大阪府都市整備中期計画（平成 24 年 3 月 30 日））もみられる。</p>	表 1-(1)-⑤

表 1-(1)-① 無電柱化事業に係る単独の計画の策定状況

機関名	策定状況	未策定理由
北海道開発局	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ ガイドラインがあること。 ・ 協議会で 5 か年計画を策定していることから、それ以外の計画を策定する必要がないこと。
北海道	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無電柱化は、電線管理者との合意がなければ進められないこと。
札幌市	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 協議会で 5 か年計画を策定していること。 ・ 電線共同溝の建設には電線管理者の負担も伴うことから電線管理者との合意が必要であり、札幌市が単独で計画を策定しても、スケジュール管理しながら計画を実行できるわけではないこと。
美瑛町	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在取り組んでいる箇所以外に、無電柱化事業を実施する箇所が決まっていないこと。 ・ 無電柱化事業を実施するには、資金面の手当も考える必要があること。 ・ 無電柱化事業を実施するには、他機関との調整も必要であり、単独で実施できるわけではないこと。

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(1)-②

無電柱化方針の内容等

機関名	計画等名	方針内容
北海道 開発局	ガイドライン	(記載省略)
北海道	北海道ホームページ 「無電柱化(電線類地中化)事業の仕組み」	<p>北海道では、安全で快適な歩行者空間の確保、都市景観の向上、防災性の向上、円滑な道路交通の確保などのため、道路の地下を収容空間として活用した電線共同溝の整備や裏配線、軒下配線などの無電柱化を進めています。</p> <p>(基本方針)</p> <p>電線共同溝の整備については、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ことが必要であるため、以下の手法も活用しながら無電柱化を実施します。</p> <p>(1) 同時施工 ～ 歩道整備等の道路事業等と工期を調整し、同時に施工</p> <p>(2) 地中化方式以外の手法の活用 ～ 軒下・裏配線等の手法を地域の実情に応じて活用</p> <p>(3) 浅層埋設方式 ～ 従来よりコンパクトな埋設方式を活用</p> <p>(4) 既存ストックの有効活用 ～ 既存の地中管路について、電線共同溝等の一部として活用</p>
札幌市	札幌市行政評価委員会ヒアリング (平成 20 年 6 月 26 日)	都心部周辺や長期総合計画で位置づけられている拠点を対象に、都市防災や景観に特に効果のある路線や道路の拡幅に合わせて効率的に整備できる路線などにおいて進めていきたい。
	事業評価調書 (2012)	<p>道路拡幅事業や歩道のバリアフリー化と併せて無電柱化を実施することで、事業の効率化を図っている。</p> <p>また、可能な場合は、既設の地中管路を活用したり、地中化はせずに表通りの電柱・電線等を裏通りに移設する裏配線方式の手法をとることで、コスト縮減を図っている。</p> <p>無電柱化整備箇所については、都心部や主要な拠点における幹線道路等、事業効果の高い路線を選定している。</p>
	建設局実施プラン 2014 札幌の道路・雪対策・河川・下水道	<p>安全で快適な歩行空間の確保や都市景観の向上、都市災害の防止など、良好な道路環境を創造するために無電柱化を推進する。</p> <p>【26 年度の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南 1 条線など 7 路線約 2 km の整備 ・協議会における、新たな 5 箇年計画の策定にむけた協議の実施
美瑛町	なし	—

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(1)-③

地域防災計画等における無電柱化に関する内容

機関名	計画等名	方針内容
北海道	北海道地域防災計画 平成 26 年 3 月 28 日修正	国、道及び市町村は、避難路、緊急輸送道路など防災上重要な経路を構成する道路について、災害時の交通の確保を図るため、必要に応じて、区域を指定して道路の占用の禁止又は制限を行うとともに、無電柱化の促進を図るものとする。
	北海道景観形成ビジョン	電線類の地中化や空き缶等のごみの散乱防止などの取組を進めます。
	平成 25 年度 北海道交通安全計画	[道開発局・道建設部・札幌市] 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。
札幌市	平成 19 年 12 月 13 日 札幌市景観計画 (平成 23 年 11 月 30 日変更)	広告物、電柱、自動販売機等の適正な誘導を図ることにより、美しい街並みの形成に努めます。
	札幌市交通安全計画 平成 23 年度～平成 27 年度 (第 9 次)	<ul style="list-style-type: none"> 歩道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」に沿って無電柱化を推進する。 自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。
	札幌市地域防災計画	(参考) 札幌市内の電柱は、約 210,000 本あり、電線は、架空配電線の延長が約 31,900 km、地中配電線の延長が約 700 km である (平成 21 年 3 月時点) ※地中配電線の割合 2.2%
美瑛町	美瑛町景観計画 (案)	(平成 26 年度中をめどに現在策定中の案) <ul style="list-style-type: none"> 電線の横断はできる限り少なく、直角横断になるよう努めます。丘陵地などの見通しがよい場所では、地中化を推進します。 宅地への引き込み電柱等の整備においても、景観に十分に配慮し、地中化などに努めます。

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(1)-④

社会資本整備重点計画<抜粋>

計画名	計画内容	備考
社会資本整備 重点計画	〈人流・物流確保のための耐震化等に関する指標〉 市街地等の幹線道路の無電柱化率 15% (平成 24 年度末) → 18% (平成 28 年度末)	平成 26 年 3 月 7 日 協議会席上において 協議会メンバーに資料として提供

(注) 社会資本整備重点計画 (平成 24 年 8 月 31 日閣議決定) から抜粋した。

表 1-(1)-⑤

他都道府県における無電柱化に係る計画の策定状況

自治体名	無電柱化に係る計画名	計画内容等
愛知県 豊田市	豊田市交通まちづくり行動計画 (平成 23 年 11 月)	・市道無電柱化整備延長 2015 年度目標 12.65km、2030 年度目標 20km
大阪府	大阪府都市整備 中期計画 (平成 24 年 3 月 30 日)	・同計画は、大阪府における平成 23 年度から 10 年後、さらに 40 年後を見据えた目標値を設定している。 ・平成 22 年度末現在の無電柱化率が約 25%であったものを、10 年後の平成 32 年度末に約 50%、さらに 40 年後の 52 年度末までに、無電柱化率を 100%とする。

(注) 総務省の調査結果による。

(2) 電柱の実態等

参 考 通 知	説明図表番号
<p>ア 電柱の増減状況</p> <p>今回、当局が北海道内の電柱本数の推移を調査したところ、第4期計画（平成11年度～15年度）の初年度である平成11年度を基準とした場合、以下のように電柱本数が増加している状況がみられた。</p> <p>① 北海道内における北海道電力株式会社（以下「北海道電力」という。）の電力柱本数は、無電柱化事業により抜柱されている一方で、多くの電力柱が建柱されていることから、平成11年度末の約141万4,000本から25年度末には約147万5,000本へと、約6万1,000本（4%）増加している。</p> <p>うち道路設置分は、平成11年度末の約93万4,000本から25年度末には約103万8,000本へと、約10万4,000本（11%）増加している。</p> <p>② 北海道内における東日本電信電話株式会社（以下「NTT東日本」という。）北海道支店の電話柱本数は、平成11年度末の約65万7,000本から25年度末には約80万8,000本へと、約15万1,000本（23%）増加している。</p> <p>うち道路設置分は、平成11年度末の約56万3,000本から25年度末には約64万本へと、約7万7,000本（14%）増加している。</p> <p>なお、NTT東日本及び西日本電信電話株式会社（以下「NTT西日本」という。）の全体の状況をみると、平成11年度末から25年度末までにNTT東日本では約7万4,000本、NTT西日本では約9万4,000本減少している状況がみられる。</p> <p>③ 札幌市の管理道路における電力柱と電話柱を合わせた電柱本数は、平成11年度末の約18万8,000本から25年度末には約19万4,000本へと、約6,000本（3%）増加している。</p> <p>また、札幌市は、「札幌市地域防災計画（地震災害対策編）」の中で、札幌市域の災害環境（電力）について記載しているが、市内の電柱総数について把握し、災害シナリオ想定資料としている。</p> <p>イ 電柱の増加要因</p> <p>無電柱化事業を実施している一方で北海道内の電柱本数が増加している要因の一つとして、調査対象機関は、住宅開発を挙げている。</p> <p>この一例として、当局が札幌市施行の東雁来第2土地区画整理事業における対応状況をみたところ、都市計画道路（国道供用路線及び緑道を除く。）が新規に9路線整備されているが、当地区は軟弱地盤対策のため地区内のほぼ全てを対象として載荷盛土を行っていることから、既存の全ての電柱が一度は抜柱されているものの、再度、全ての</p>	<p>表1-(2)-① 表1-(2)-②</p> <p>表1-(2)-③</p> <p>表1-(2)-④</p> <p>表1-(2)-⑤</p>

<p>電柱が地上に設置されている状況がみられた。</p> <p>札幌市は、事業ごとに電線地中化の必要性について検討しているが、当該地区は、i) 景観に配慮した街づくり計画がある地区ではなかったこと、ii) 減歩率が高く、無電柱化事業に要する経費も含めて権利者に負担してもらえない環境ではなかったことよるとしている。</p> <p>なお、都市計画道路9路線のうち、6路線は片側の歩道幅員が5m以上となっており、無電柱化事業を実施するに当たって必要な歩道幅員は確保されている。</p> <p>ウ 電柱の実態把握の必要性</p> <p>無電柱化事業を進めても、例えば区画整理事業等により整備された道路上に電柱が新設され電柱のある道路延長が増加すれば、事業がいつまでも終了しないことになる可能性がある。</p> <p>また、電力柱については、道路上に設置されているものが全体の増加割合より高い割合で増加している状況もみられる。</p> <p>このため、道路管理者は、無電柱化施策を推進する前提として、管内の将来無電柱化事業の対象となり得る箇所等における電柱の実態を把握しておくことが望ましい。</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

表1-(2)-① 北海道内における電力柱本数の推移 (単位：本、%)

年度	電力柱本数 (配電用)		左のうち道路設置分 (参考)	
	本数	指数	本数	指数
平成11年度	1,414,025	100	934,154	100
16年度	1,445,078	102	980,179	105
21年度	1,463,633	104	1,014,992	109
22年度	1,465,954	104	1,020,140	109
23年度	1,468,856	104	1,026,109	110
24年度	1,471,517	104	1,031,637	110
25年度	1,474,860	104	1,037,738	111

- (注) 1 北海道電力の資料による。
2 指数は、平成11年度を100として計算した。

表 1-(2)-② 北海道内における電力柱等削減数及び増加数 (単位：本)

区分	無電柱化事業による	(参考)	
	電柱削減数	電柱削減数	電柱増加数
	(支柱を含まない。)	(支柱を含む。)	
平成 21 年度	} 417	26,642	29,844
22 年度		25,158	27,463
23 年度		30,034	32,895
24 年度		26,661	29,399
25 年度		27,886	31,304

(注) 北海道電力の資料による。

表 1-(2)-③ 北海道内における電話柱本数の推移 (単位：本、%)

年度	電話柱本数		左のうち道路設置分 (参考)	
		指数		指数
平成 11 年度	657,439	100	563,460	100
16 年度	656,802	100	575,142	102
21 年度	773,175	118	627,695	112
22 年度	787,771	120	626,461	111
23 年度	784,115	119	625,795	111
24 年度	823,075	125	636,339	113
25 年度	807,630	123	640,158	114

(注) 1 NTT 東日本北海道支店の資料による。

2 指数は、平成 11 年度を 100 として計算した。

表 1-(2)-④ 札幌市管理道路における電柱等本数の推移 (単位：本、%)

年度	電柱本数		左の内訳		
		指数	電力会社	NTT	その他
平成 11 年度	188,133	100	112,074	76,059	0
16 年度	189,819	101	115,396	74,411	12
21 年度	192,702	102	118,217	74,462	23
22 年度	193,190	103	118,665	74,492	33
23 年度	193,415	103	119,052	74,330	33
24 年度	193,692	103	119,456	74,203	33
25 年度	193,763	103	119,702	74,028	33

(注) 1 札幌市の資料による。

2 札幌市が管理する道道及び市道に係るものを計上した。

3 指数は、平成 11 年度を 100 として計算した。

表 1-(2)-⑤

東雁来第 2 土地区画整理事業の概要

事業名称	札幌圏都市計画事業東雁来第 2 土地区画整理事業
施行者	札幌市（都市局市街地整備部区画整理事業課）
施行面積等	約 210.8ha 土地所有者数 1,181 人 建物戸数 526 戸 宅地筆数 2,109 筆
施工期間	平成 8 年度～29 年度（22 か年）
国庫補助金	通常 32 億 6,200 万円 交付金 18 億 1,620 万円 促進 6 億 2,100 万円 都市再生 17 億 4,500 万円
都市計画道路	10 路線延長 10,983.48m （うち 1 路線 817.26mは国道と同一路線、供用済み） 緑道 3 路線 3,192.93m
歩道復員	歩道片側幅員 5.0m以上で両側に歩道が整備されている道路は 6 路線 6,601.8m
電柱	施行地区内で地中化された電柱はなし。 施行地区内で電柱が何本建柱されたかについては、区画整理事業課では把握していない。
保留地区画数	現時点では一般宅地用 384 区画（うち 25 年度末までに売却 217 区画、ほとんどが住宅建築済み。そのほか、土地所有者が土地を売却しており、ほぼ 1,000 件の住宅建築あり。）
減歩率	平均 51.32%（公共減歩 31.14%、保留地減歩 20.18%）
意見（札幌市区画整理事業課）	事業ごとに電線地中化の必要性について検討しているが、当該地区は、i) 景観に配慮した街づくり計画がある地区ではなかったこと、ii) 減歩率が高く、無電柱化事業に要する経費も含めて権利者に負担してもらえない環境ではなかったことから、無電柱化事業を実施する計画は当初からなかったと思われる。 なお、区画整理事業を実施するに当たって、無電柱化が必須化されれば、何らかの補助制度を新たに設けてもらわないと、権利者の負担が大きくなり、事業の実施自体が難しくなることもあり得るのではないかとと思われる。

（注）当局の調査結果による。

(3) 無電柱化に関するニーズ、意識の把握状況

実 態	説明図表番号
<p>無電柱化事業を円滑に実施していくためには、無電柱化に関する住民のニーズ、意識を把握しながら進めていくことが重要である。</p> <p>調査対象機関における把握状況を調査したところ、以下のとおりニーズ・意識の把握を行っている事例がみられた。</p> <p>ア 北海道開発局</p>	
<p>北海道開発局は、「北海道のみちを考える懇談会」を開催して、有識者から道路事業全般に関する意見を聴取しており、第3回の懇談会（平成18年12月6日開催）において、無電柱化した場合、北海道の積雪寒冷の気象では積雪時や災害時の復旧等に問題が生じるとの意見が出されている。</p>	表1-(3)-①
<p>イ 札幌市</p> <p>札幌市は、毎年度、市政世論調査を実施し、市政に対して力を入れてほしい施策が何かを調査している。当該調査の選択肢の一つに「道路の整備・維持に関すること」を、更にその内訳の選択肢の一つに「電線・電柱のない道路の整備」を設けており、無電柱化に関する市民の要望の有無を確認している。</p>	表1-(3)-②
<p>また、札幌市は、平成17年9月に「今後の道路整備の方向性に関する検討委員会」を設置し、有識者からも意見を聞いている。</p> <p>同委員会は、意見を取りまとめた報告書の中で、道路整備の三つの方向性を示しており、その一つである「誰もが安心して使えるみちづくり」の中で、歩きやすい歩行空間の確保のための施策例として無電柱化を、道路防災のための施策例として電線共同溝を挙げている。</p>	表1-(3)-③
<p>また、行政相談委員法（昭和41年法律第99号）に基づき、総務大臣から委嘱された行政相談委員のうち、北海道内で最も多く無電柱化事業が実施されている札幌市内の30人を対象として、札幌市の無電柱化事業について意見を求めたところ、無電柱化の全般的促進を求める意見が多くみられたが、生活道路の無電柱化を求める意見、団地造成の際の電柱設置に疑問を感じるとする意見もみられた。</p>	表1-(3)-④

表 1-(3)-① 北海道のみちを考える懇談会に出された意見

懇談会名称	開催年月日	意見内容
第3回北海道のみちを考える懇談会	平成18年12月6日	無電柱化の推進は、全国的な視点から見れば景観面での効果はあるが、北海道の積雪寒冷の気象では積雪時や災害時の復旧等に問題が生じる。防災が必要といふのであれば、全国的な視点からの施策の実施ではなく、北海道の地域特性を踏まえた施策展開を考えるべきである。

(注) 北海道開発局の資料による。

表 1-(3)-② 札幌市市政世論調査の結果 (平成25年度)

年度	サンプル数	道路の整備・維持管理に関すること (第8位)	
		電線・電柱のない道路の整備 (第6位)	
平成25年度	1,348	123 (全サンプルの9.1%)	道路の整備・維持管理 (123) のうち12.2%

(注) 札幌市の資料による。

表 1-(3)-③ 報告書 (札幌市における今後の道路整備の方向性について)

検討委員会名称	報告時期	意見内容
今後の道路整備の方向性に関する検討委員会	平成18年3月	方向性① 誰もが安心して使えるみちづくり ◆歩きやすい歩行空間の確保 ≪施策例≫ 幅員の拡幅や無電柱化などゆとりある歩道の確保 ◆道路防災の推進 ≪施策例≫ 電線共同溝など災害に強いライフラインの整備 方向性② 豊かな環境をはぐくむみちづくり 方向性③ にぎわいと活力を生むみちづくり

(注) 札幌市の資料による。

表 1-(3)-④ 行政相談委員を対象とした無電柱化事業に対する意識調査結果（自由意見）

調査対象者数	回答数	自由意見あり	意見内容
30 人	21 人	12 人	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量の多少にかかわらず無電柱化してほしい、電柱をなくしてほしい、無電柱化が必要である。(合計 5 人) ・ 近くに団地ができたとき、コンクリート電柱が立ち、どうして地下に埋めないのかと思った。 ・ 生活道路の無電柱化を望む。 ・ 市内中心部は共同溝の推進を早めに行うべき。 ・ 事業の進め方、費用負担の方法などがよく分からない。 ・ 無電柱化された空間はすっきりしている。 ・ 無電柱化は道路の状況等を勘案し、地域住民と十分協議しながら進めるべき。 ・ 工事の際、渋滞が起こらないようにすべき。

(注) 当局の調査結果による。

(4) 無電柱化率

実 態	説明図表番号
<p>ア 無電柱化データベース</p> <p>北海道開発局は、毎年、国土交通省の指示に基づき、無電柱化区間に係るデータベースを最新時点のものに更新して報告を行っている。</p> <p>このデータベースは、i) 路線名、ii) 道路延長、iii) 無電柱化整備延長（道路両側の整備延長を合算した数値）、iv) 無電柱化箇所所在地、v) 無電柱化事業の着手年月、vi) 電線共同溝本体工事完了年月、vii) 都市計画区域内外の別、viii) 無電柱化方式（電線共同溝、裏配線）等で構成されている。</p> <p>また、データベース作成の対象は、国道及び道道のほかに市町村道を含み、そのエリアは北海道全域となっている。</p> <p>このデータベースについて、北海道開発局は、国土交通省に報告する以外は特に活用していないとしている。</p> <p>イ 無電柱化率</p> <p>国土交通省は、平成 24 年度末における市街化区域等における無電柱化率を全国 15%、北海道 9%、札幌市 10%と公表している。</p> <p>北海道開発局、北海道及び札幌市は、この無電柱化率について、全国平均値と比較するなどして参考としているが、国土交通省から分子及び分母を構成する具体的な路線名等に係る詳しい情報の提供までは受けていないとしている。</p> <p>北海道開発局、北海道及び札幌市は、事業の進捗状況の評価に関しては、無電柱化率そのものより整備延長を指標として活用しており、無電柱化率については、協議会の 5 か年計画を着実に実施することによって高めていきたいとしている。</p> <p>さらに、今回、5 管区行政評価局及び京都行政評価事務所が調査した 5 地方整備局等（北海道開発局を含む、以下同様）及び 6 国道事務所並びに 6 都道府県及び 12 区市町について、国土交通省が公表している無電柱化率について、その活用状況を調査したところ、他都市との比較に利用する場合があるとしているものはあるが、いずれの機関も事業の進捗状況の把握や評価などには活用していない。</p> <p>これらの機関の中には、その理由について、①算出根拠の不明な指標を政策運営に活用できないこと、②無電柱化事業の進捗状況の把握は、管路の整備済み延長の把握で十分であることなどとしているものがみられた。</p> <p>(参考)</p> <p>無電柱化率に関して、当局が調査対象機関の「整備延長データ」を基に、無電柱化率を試算した結果は以下のとおりである。</p> <p>i) 北海道開発局が管理している国道（市街化区域以外を含む。）に係</p>	<p>表 1-(4)-①</p>

<p>る無電柱化率は6.3%となっている。</p> <p>ii) 北海道及び札幌市が管理している道道（市街化区域以外を含む。）に係る無電柱化率は、2.6%となっている。</p> <p>iii) 北海道内の幹線道路（国道及び道道、市街化区域以外を含む。）に係る無電柱化率は、3.9%となっている。</p> <p>iv) 生活道路である市町村道については、国土交通省の公表している無電柱化率の対象外となっているが、当局の試算によると、北海道全体で約0.7%（市街化区域以外を含む。）となっている。</p> <p>また、北海道及び札幌市から提出された無電柱化「道路延長データ」をみると、無電柱化率は以下のとおりとなっている。</p> <p>i) 道道の無電柱化率は1.7%（市街化区域3.5%）、市町村道の無電柱化率は0.3%（市街化区域1.2%）となっている。</p> <p>ii) 北海道管理道路（道道及び市町村道、札幌市内を除く。）の無電柱化率は0.5%（市街化区域1.7%）、札幌市管理道路の無電柱化率は1.4%（市街化区域1.3%）となっている。</p> <p>ウ 無電柱化率に影響する地域的な要因</p> <p>北海道の無電柱化率が全国平均より低い数字となって現れていることについて、札幌市から、北海道で電線共同溝を施工する際には、凍結深度を考慮する必要があるとあり、その分、電線共同溝の埋設深度を深くしなければならない（浅層埋設は困難）ことから、その分コストが余計にかかることになり、それも要因としてあるのではないかと意見が聞かれた。</p> <p>このことに関して、北海道開発局は、埋設深度を浅くすると凍結する可能性があり、管内では浅層埋設の事例はないとしている。</p> <p>また、協議会の電線共同溝技術マニュアル（案）（平成23年4月）でも、埋設深度について、「凍上深についても確保することとし、凍上深については地域によって異なるため、過去の凍結の影響を考慮して、電線管理者と調整の上、埋設深さを決定するものとする。」とされている。</p> <p>無電柱化率の高低の評価に当たっては、このように、電線地中化のコストに差を生ずる地域特有の事情の有無等についても考慮する必要があるとみられる。</p>	<p>表1-(4)-② ～③</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------

表 1 - (4) - ①

道路別無電柱化率（整備延長データ利用）

（単位：km、％）

区分	北海道全体						
	道路管理 延長	道路管理 延長×2 a	無電柱化延長		無電柱化 延長×2 b	無電柱化 率試算 b/a×100	
国道	6,356.837	12,713.674	無電柱化合計		801.54	6.3	
			内訳	無電柱化整備延長	45.74 (歩道両側合計)		45.74
				橋梁	193.8		387.6
				トンネル	184.1		368.2
道道	11,731.6 内訳 11,494 237.6	23,463.2	無電柱化合計		603.99	2.6	
			内訳	無電柱化整備延長	54.59 (歩道両側合計)		54.59
				北海道橋梁	208.5		417
				北海道トンネル	52.6		105.2
				札幌市橋梁	9.3		18.6
				札幌市トンネル	4.3		8.6
幹線道路	18,088.437	36,176.874	無電柱化合計		1,405.53	3.9	
市町村道	71,081.18 内訳 65,844 5,237.18	142,162.36	無電柱化合計		961.35	0.7	
			内訳	無電柱化整備延長	122.35 (歩道両側合計)		122.35
				市町村橋梁	388		776
				市町村トンネル	6.7		13.4
				札幌市橋梁	22.6		45.2
札幌市トンネル	2.2	4.4					

(注) 1 無電柱化整備延長（平成 25 年度末）は北海道開発局調べ。

2 道路管理延長は、各道路管理者の資料による。

3 橋梁及びトンネルの延長は平成 24 年 4 月 1 日現在の道路現況調書による。

表 1-(4)-② 地方道道路種類別無電柱化率（無電柱道路延長データ利用）
（単位：km、%）

区分		管理道路全体 （道路管理延長については、北海道は 25 年度末、札幌市は 24 年度末）			市街化区域 （道路管理延長については、北海道は 25 年度末、札幌市は 24 年度末）		
		道路管理延長 a	両側に電柱がない道路延長（累計）b	b/a	道路管理延長 a	両側に電柱がない道路延長（累計）b	b/a
道道	北海道	11,494	182.73	1.6	772	20.42	2.6
	札幌市	237.6	19.4	8.2	152.8	12.1	7.9
道道合計		11,731.6	202.13	1.7	924.8	32.52	3.5
市町村道	札幌市	5,237.18	59.8	1.1	4,853.2	52.7	1.1
	札幌市以外	65,844	185.07	0.3	2,064	27.51	1.3
市町村道合計		71,081.18	244.87	0.3	6,917.2	80.21	1.2

（注）調査対象機関作成の資料による。

表 1-(4)-③ 地方道管理機関別無電柱化率（無電柱道路延長データ利用）
（単位：km、%）

区分		管理道路全体 （道路管理延長については、北海道は 25 年度末、札幌市は 24 年度末）			市街化区域 （道路管理延長については、北海道は 25 年度末、札幌市は 24 年度末）		
		道路管理延長 a	両側に電柱がない道路延長（累計）b	b/a	道路管理延長 a	両側に電柱がない道路延長（累計）b	b/a
北海道	道道	11,494	182.73	1.6	772	20.42	2.6
	市町村道	65,844	185.07	0.3	2,064	27.51	1.3
	合計	77,338	367.80	0.5	2,836	47.93	1.7
札幌市	道道	237.6	19.4	8.2	152.8	12.1	7.9
	市道	5,237.18	59.8	1.1	4,853.2	52.7	1.1
	合計	5,474.78	79.2	1.4	5,006	64.8	1.3

（注）北海道及び札幌市作成資料による。

(5) 無電柱化に関連する指標の把握状況

実態	説明図表番号
<p>ア 無電柱化に関連する指標の設定状況</p> <p>今回、調査対象機関における無電柱化に関連する指標の設定状況を調査したところ、独自に指標を設定し、利用している例はみられなかった。</p> <p>この理由について、調査対象機関は、i) 無電柱化率を指標としなくとも、個別事業を対象として事業評価を行っており、それで特に問題は感じていないこと、ii) 無電柱化率は分母の設定の仕方によって変化し、評価が難しいこと等を理由として挙げている。</p> <p>イ バリアフリー法に基づく特定道路及び緊急輸送道路に係る無電柱化率</p> <p>当局が、北海道及び札幌市について、バリアフリー法に基づく特定道路及び緊急輸送道路に係る無電柱化率を調査したところ、以下のよう状況がみられた。</p> <p>① バリアフリー法に基づく特定道路の無電柱化率は、平成 25 年度末において、北海道 18.5%、札幌市 27.5%となっている。</p> <p>② 緊急輸送道路の無電柱化率は、平成 25 年度末において、北海道 2.1%、札幌市 8.4%となっている。</p> <p>また、北海道開発局の資料によると、平成 24 年度末において、北海道内におけるバリアフリー法に基づく特定道路の無電柱化率は 23%、緊急輸送道路の無電柱化率は 7%となっている。</p>	<p>表 1-(5)-①</p> <p>表 1-(5)-②</p>

表 1-(5)-①

無電柱化率の算出結果

区分	組織名	道路区分	特定道路又は 緊急輸送道路 (km)	うち無電柱 化延長 (km)	無電柱化率 (%)
バリアフリー法に 基づく特定道路	北海道	道道+市町村道	31.2	5.78	18.5
	札幌市	道道+市道	98.7	27.17	27.5
緊急輸送道路 (一次～三次)	北海道	道道+市町村道	2,682	57.55	2.1
	札幌市	道道+市道	442.6	37.2	8.4

(注) 1 調査対象機関の資料による。

2 平成 25 年度末時点。

(参考)

表 1-(5)-② 国土交通省の提供資料に基づく無電柱化率の算定結果 (平成 24 年度末)

区分	組織名 (区分)	特定道路又は 緊急輸送道路 (km)	うち無電柱 化延長 (km)	無電柱化率 (%)
バリアフリー法に 基づく特定道路	北海道開発局	369	85	23
	うち札幌市分	252	65	26
緊急輸送道路 (一次～三次)	北海道開発局	19,576	1,451	7

(注) 国土交通省の資料による。

(6) 無電柱化事業に関する情報提供の実施状況

実態	説明図表番号
<p>ア 無電柱化事業に関する情報提供</p> <p>無電柱化事業を円滑に実施していくためには、地域住民に対し、無電柱化事業に関する情報提供を適切に実施することが重要である。</p> <p>調査対象機関における情報提供の実施状況を調査したところ、以下のように、情報提供に努めている事例がみられた。</p> <p>① 北海道（無電柱化事業のしくみ）及び札幌市（道路の無電柱化事業）は、住民に対し、ホームページにより無電柱化事業全般に関する情報提供を行っている。</p> <p>② 北海道開発局札幌開発建設部は、電線共同溝工事に係る工事規制についての情報を報道機関又は関係地域住民に提供する際、無電柱化工事の意義についても併せてPRを行っている。</p> <p>③ 札幌市は、電線共同溝工事を含む4種類の工事について、工事のデザインマークを制作し、平成25年度発注工事から、工事標識や工事予告看板などに活用している。</p> <p>このデザインマークは、何のために工事をやっているのか等の市民からの疑問に答えるため、道路工事の内容が一目で分かるように工夫されたものとなっている。</p>	<p>表1-(6)-①</p> <p>図1-(6)-① ～1-(6)-②</p>
<p>イ 無電柱化に事業に対する意識</p> <p>関係機関は、上記アのとおり、無電柱化事業に対する情報提供、PR等を実施しているが、当局が、札幌市内の行政相談委員30人を対象として無電柱化事業に対する意識について聴取したところ、回答のあった21人のうち、行政機関が無電柱化事業を行っていることを知らないと答えた委員が5人（24%）みられた。また、知っていても、無電柱化事業が行われた場所を知らないと答えた委員も21人のうち5人（24%）みられた。</p>	<p>表1-(6)-②</p>

表 1-(6)-①

ホームページによる情報提供の実施状況

機関名	情報提供の実施状況
北海道	組織から探す→建設部→まちづくり局都市環境課→都市環境課の事業概要→無電柱化（電線類地中化）事業 http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kn/tnk/contents/file/chicyuka.html
札幌市	建設局→道路の整備→現在の事業→道路の無電柱化→道路の無電柱化事業 http://www.city.sapporo.jp/kensetsu/stn/mudenchuu.html

(注) 当局の調査結果による。

図 1-(6)-①

電線共同溝工事デザインマーク



図 1-(6)-②

札幌市マスコットキャラクターまごころコウジ君



表 1-(6)-② 行政相談委員を対象とした無電柱化事業に対する意識調査結果(事業認知度)

対象者数	回答数	行政機関が無電柱化のための事業を行っていることを知っていますか。		無電柱化された道路を知っていますか。		備考
		知っている	知らない	知っている	知らない	
30人	21人	知っている	16人 (76%)	知っている	11人 (52%)	
		知らない	5人 (24%)	知らない	5人 (24%)	

(注) 当局の取りまとめ結果による。

(7) 電線管理者の無電柱化事業参加方針

実態	説明図表番号
<p>今回、当局が電線管理者である北海道電力及び NTT 東日本北海道支店において、事業参加方針を聴取したところ、以下のような状況がみられた。</p> <p>ア 北海道電力</p> <p>北海道電力は、防災や観光などのニーズから電力線を地中化する必要があり、協議会にかけられた案件については、予算を考慮した上で、無電柱化事業に参加するとしている。</p> <p>同社は、事業への参加を判断する重要なポイントとして、電力需要の安定性（電力需要密度）を挙げている。</p> <p>イ NTT 東日本北海道支店</p> <p>NTT 東日本北海道支店は、本社の「地下配線化に関わる業務運営マニュアル（第5版）」において、「通信線路の地中化については、通信設備の信頼性の向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上等の観点から、行政、自治体、他企業との関係を図りつつ推進する。」と定められていることから、この方針に基づいて事業に参加するとしている。</p> <p>なお、NTT 東日本北海道支店は、協議会にかけられた事業については、市街地で行われることが多いので特に反対はしないが、5か年計画に計上される事業量については、年度ごとに平準化してほしいと要望している。</p>	<p>表1-(7)</p>

表1-(7) NTT 東日本(株)北海道支店の意見

意見内容
<p>【工事平準化・当社既存設備の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 増大する工事に対応するため、5か年並びに年間の工事の平準化をしていただきたい。 ・ 事前工事の抑制となる当社既存設備の活用を引き続きお願いしたい。双方とも総事業費縮減に寄与します。

(注) 当局の調査結果による。

(8) その他（電線地中化を進めるに当たっての課題等）

実態	説明図表番号
<p>電線地中化を推進するためには、協議会関係者が合意して実施された電線共同溝事業以外の方式で実施された電線地中化事業も含めて、全体として推進していくことが重要である。</p> <p>要請者負担方式で電線共同溝を設置する区間及び電線事業者が単独地中化している区間について、その効果が十分に発揮されるようにするための課題は以下のとおりと考えられる。</p> <p>ア 要請者負担方式で電線共同溝を設置する区間</p> <p>美瑛町は、平成 26 年度から、同町丸山通地区の街路について、要請者負担方式により電線共同溝を整備中であり、既に着手済みである。</p> <p>当該道路を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「電共法」という。）に基づき電線共同溝整備道路に指定するには電線管理者の意見を聴かなければならない。当該事業の実施について協議会で合意されていないことから、結果的に、電柱の占用等の行為制限がかけられていない状況となっている。</p> <p>このような区間において、今後、電線及び電柱の占用等をどのように防止していくかが課題とみられる。</p> <p>美瑛町は、このことについて、現時点ですぐに支障があるとは考えていないが、将来、当該箇所でのどのような開発が行われるか分からないことから、法的に占用制限をかけられるのであれば、それに越したことはないとしている。</p>	<p>表 1-(8)-①</p>
<p>イ 電線事業者が単独地中化している区間</p> <p>直轄国道 12 号（札幌市中央区北 1 条西 1 丁目～北 1 条西 3 丁目）は、電線事業者が単独で地中化している区間であり、したがって、電共法に基づく指定はかけられていない。</p> <p>当局が国道 12 号のこれらの地区を現地調査したところ、北海道電力及び NTT 東日本所有の電線は地中化されていたが、占用等の行為制限がないこともあって、信号用機器が取り付けられている柱、信号線及び道路管理者所有の街路灯の電線が道路上に残存している状況となっている。</p> <p>しかし、国道 12 号の当該地区は、第一次緊急輸送道路に指定されており、いずれは、無電柱化を図る必要のある区間と考えられることから、このような区間についても、今後、電線及び電柱の占用等をどのように防止していくか及び現存する電線及び電柱をどのような方法で地中化するかが課題とみられる。</p>	<p>表 1-(8)-②</p>

表 1-(8)-①

美瑛町丸山通に関する事業

事業名	資金	事業 総延長	事業開始 ～終了年度	構造形式
<ul style="list-style-type: none"> ・丸山通道路整備事業 ・丸山通街路整備事業 ・丸山通都市再生整備計画事業 	社会資本整備 総合交付金	1.05km	平成 26 年度 ～30 年度	電線共同溝

(注) 美瑛町の資料による。

表 1-(8)-② 単独地中化実施箇所（第一次緊急輸送道路）における電柱等残存状況

市町村名	道路種別 路線名	住所	現地確認結果
札幌市	直轄国道 12号 (第一次緊急輸送道路)	札幌市中央区北1条西 1丁目(北1西1・北1 西2交差点)	北1条西1丁目に設置された信号機と、当該信号機から東に約30mの地点に設置された光ビーコン(規制標識と一体型)を結ぶ架空線1本が歩道上にみられた(H26.5.29確認)。(沿道)
		札幌市中央区北1条西 1丁目～同市同区北1 条西2丁目(北1西1・ 北1西2交差点)	当該交差点に設置された信号機を結ぶ架空線が、交差点内4方向すべて及び道路沿いにもみられた(H26.5.29現地確認)。
		札幌市中央区北1条西 2丁目(北1西1・北1 西2交差点)	北1条西2丁目に設置された信号機と、当該信号機から西に約50mの地点(札幌市役所前)に設置された電光型規制標識を結ぶ架空線1本が歩道上にみられた(H26.5.29現地確認)。(沿道及び横断)
		札幌市中央区北1条西 2丁目	北1条西2丁目(札幌市役所前)に設置された街路灯2基を結ぶ架空線(道路管理者の所有電線)1本が、歩道上にみられた(H26.5.29現地確認)。(沿道)
		札幌市中央区北1条西 3丁目	北1条西3丁目(北海道新聞社前)に設置された光ビーコンと光ビーコンから東に約10mの地点にある信号用柱を結ぶ架空線1本が歩道上にみられた。当該電柱には、光ビーコンへの架空線以外の架空線はみられなかった(H26.5.29現地確認)。(沿道)

	<p>札幌市中央区北1条西 2丁目～同市同区北1 条西3丁目</p>	<p>北1条西3丁目（北海道新聞社前～マルゼン前）に設置された街路灯3基を結ぶ架空線（道路管理者の所有電線）1本が歩道上にみられた。なお、左右両端に設置された街路灯2基は同一の形状であるが、中央に設置された街路灯1基は異なった形状をしており、中央の街路灯に向けて左右から架空線（道路管理者の所有電線）が延びる形となっている（H26.5.29 現地確認）。（沿道）</p>
	<p>札幌市中央区北1条西 3丁目</p>	<p>上記事例箇所の対向側歩道（MNビル前）に、架空線の繋がっていない信号用機器が取り付けられている柱1本がみられた（H26.6.17 現地確認）。</p>

（注）当局の現地調査結果による。

2 無電柱化の推進体制の整備状況

(1) 北海道無電柱化推進協議会の活動状況

ア 北海道無電柱化推進協議会の開催状況

実 態	説明図表番号
<p>無電柱化は、昭和 61 年度から 3 期にわたる「電線類地中化計画」（第 1 期～第 3 期計画）、「新電線類地中化計画」（第 4 期計画）及び「無電柱化推進計画」（平成 16 年度～20 年度（第 5 期計画）」）に基づき整備が行われており、平成 21 年度から 25 年度まで（第 6 期計画）は、「無電柱化に係るガイドライン」（平成 22 年 2 月 24 日付け事務連絡道路局地方道・環境課長通知）に基づき、整備が進められている。</p> <p>無電柱化の事業の実施に当たっては、「無電柱化に係るガイドライン」において、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取りまとめ、円滑に進めるものとされている。</p> <p>今回、北海道内における地方ブロック無電柱化協議会の設置状況、開催状況を調査したところ、以下のような状況がみられた。</p> <p>① 地方ブロック無電柱化協議会の設置状況</p> <p>北海道内においては、地方ブロック無電柱化協議会として、北海道無電柱化推進協議会（以下「協議会」という。）が、「北海道における安全で快適な交通の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等及び電気通信事業の健全な発展の観点から、無電柱化を促進するための方策を広い視野から検討及び調整し、無電柱化の計画的かつ円滑な推進に資すること」を目的として設置されており、その下には、規約により、幹事会及び事務レベル会議が設置されている。</p> <p>協議会は 5 か年計画の策定及び重要な議題について、幹事会は計画箇所の変更・新規箇所の追加等について決定することとされており、また、事務レベル会議は、協議会及び幹事会で決定する議題の調整を行うほか、事務処理、技術的課題等について決定することとされている。</p> <p>協議会の構成員は、道路管理者である北海道開発局（協議会事務局）、北海道（北海道は、道道に加え、道内市町村道の無電柱化の候補箇所についても取りまとめている（札幌市内の道路を除く。））及び札幌市、電線管理者である N T T 東日本北海道支店及び北海道電力のほか、北海道総合通信局、北海道産業保安監督部、北海道警察本部、有線放送事業者団体である日本 CATV 連盟北海道支部となっており、これら機関の部長、課長等 17 名で構成されている。</p>	<p>表 2-(1)-①</p> <p>表 2-(1)-②</p>

<p>② 協議会の開催状況</p> <p>平成 16 年度から 25 年度までの 10 年間に於ける協議会、幹事会及び事務レベル会議の開催状況をみると、協議会は 5 回、幹事会は 12 回、事務レベル会議は 39 回（合計 56 回）開催されている。</p> <p>このうち、平成 23 年度から 25 年度までの 3 か年における協議会、幹事会及び事務レベル会議の開催回数及びその内容をみると、以下のとおり、計 15 回開催され、具体的な協議が行われている。</p> <p>i) 協議会は 1 回（平成 26 年 3 月）開催されており、第 6 期（平成 21 年度～25 年度）無電柱化計画の総括及び平成 26 年度事業実施箇所についての正式合意が行われている。</p> <p>ii) 幹事会は、計 4 回開催されており、第 6 期無電柱化計画期間内の年次計画の変更合意が行われているほか、占用許可などの事務手続き、引込設備の費用負担方法などについて協議・合意が行われている。</p> <p>iii) 事務レベル会議は、計 10 回開催されており、整備候補箇所についての実施の可否を含めた協議を含め、幹事会及び協議会で協議・決定する議題の事前調整等が行われている。</p>	<p>表 2-(1)-③</p> <p>表 2-(1)-④</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

表 2-(1)-① 協議会の目的、検討及び調整事項等 (協議会規約抜粋)

区 分	内 容
<p>目 的 (第 2 条)</p>	<p>本会は、北海道における安全で快適な交通の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等及び電気通信事業の健全な発展の観点から、無電柱化を促進するための方策を広い視野から検討及び調整し、無電柱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>検討及び調整事項 (第 3 条)</p>	<p>本会は次に掲げる事項について、検討及び調整を行うものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 道路管理者及び電線管理者が各々策定する無電柱化に関わる基本構想に関すること。 (2) 電線共同溝に関わる技術的事項に関すること。 (3) その他無電柱化に関し必要な事項に関すること。
<p>組織・役割 (第 4 条)</p>	<p>本会は、本目的に係る道路管理者、電線管理者及び機関等をもって組織することとし、本会の下に幹事会、事務レベル会議及び事務局を置くこととする。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 協議会は、無電柱化に関する連絡調整会議参加機関の下部組織及び、北海道、札幌市で構成する。本会は 5 か年計画の策定及び重要な議題について決定する。 (2) 幹事会は、原則、協議会参加機関で構成する。(中略) 幹事会は、計画箇所の変更・新規箇所の追加等について決定する。 (3) 事務レベル会議は、原則、協議会参加機関で構成する。(中略) 事務レベル会議は、本会・幹事会で決定する議題の調整を行い、事務処理、技術的課題及び軽微な課題等について決定する。

(注) 協議会規約に基づき当局で作成した。

表 2-(1)-②

協議会の構成員

機関等名		協議会	幹事会	事務レベル会議
北海道開発局	建設部道路維持課 (協議会事務局)	課長	課長補佐(2名)	道路防災専門官、防災第1係長、同係員
	建設部建設行政課	課長	課長補佐	路政第一係長、同係員
	建設部道路計画課	課長	課長補佐	
	建設部地方整備課	課長	地域事業管理官	地方道事業係長、同係員
	事業振興部都市住宅課	課長	都市事業管理官	街路市街地係長、同係員
北海道産業保安監督部	電力安全課	課長	課長補佐	
北海道総合通信局	情報通信部 電気通信事業課	課長	課長補佐	
	情報通信部有線放送課	課長	上席電波検査官	
北海道警察本部	交通部交通規制課	課長	都市交通対策第2担当課長補佐	
北海道電力	お客さま本部配電部	部長	設備企画グループリーダー	ネットワーク企画グループ副主幹 設備企画グループ副主幹
NTT 東日本北海道支店	設備部	部長	設備計画部門アクセスデザイン担当課長	設備計画部門アクセスデザイン担当主査
(社)日本CATV連盟		北海道支部事務局長	(株)ジェイコム札幌技術センター長	(株)ジェイコム札幌技術センター チーム長
北海道	建設部土木局道路課	課長	主幹	主査(環境) 主査(市町村道計画)、主任
	建設部建設政策局維持管理防災課	課長	主幹	主査(管理)、主任
	建設部まちづくり局都市環境課	課長	主幹	主査(街路環境・調整)、主任
札幌市	建設局総務部	部長	道路管理課長	路政係長、同係員
	建設局土木部	部長	業務課長	計画係長、同係員
			道路課計画担当課長	計画二係長、同係員 交通安全施設係長、同係員
NTT インフラネット株式会社北海道支店			渉外室長	事業開発部担当課長、主査
北海道総合通信網株式会社				技術部線路工事グループ主査

(注)協議会規約に基づき当局で作成した。

表2-(1)-③

協議会の開催状況

(単位：回)

年度	協議会	幹事会	事務レベル会議	計
平成16年度			16年6月30日 16年8月27日 16年11月24日 17年1月31日 17年3月25日	5
17		17年6月2日 18年3月24日	16年6月1日 17年12月16日 18年3月22日	5
18		18年9月20日	18年7月19日 18年11月2日 19年3月20日	4
19		19年12月4日	19年9月13日 19年11月27日 20年3月7日	4
20	21年1月16日	20年12月5日	20年5月27日 20年8月8日 20年11月17日 21年1月14日 21年3月24日	7
21	21年4月21日 22年2月10日	21年12月21日	21年7月2日 21年11月19日 21年12月4日 22年2月17日 22年3月18日	8
22	22年10月8日	22年9月13日 23年3月24日	22年8月2日 22年8月19日 22年11月17日 22年12月21日 23年3月2日	8
23		24年2月27日	23年12月21日 24年3月23日	3
24		25年3月13日	25年2月12日 25年3月4日	3
25	26年3月27日	25年10月9日 26年3月4日	25年7月29日 25年9月2日 25年9月30日 25年12月11日 26年2月21日 26年3月25日	9
合計	5	12	39	56

(注) 当局の調査結果による。

表2-(1)-④

協議会における協議事項（平成23年度～25年度）

年月日	区分	協議事項
H23.12.21	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 新規需要等により設置する引込管の取扱いについて 2 整備道路区域外に電線共同溝の一部を設置する必要が生じた場合の取扱いについて 3 電線共同溝に係る占用許可の取扱いについて 4 無電柱化済みの扱いについて 5 平成23年度以降の計画変更について
H24.2.27	幹事会	<ol style="list-style-type: none"> 1 平成23年度以降の計画変更について 2 新規需要等により設置する引込管の取扱いについて 3 整備道路区域外に電線共同溝の一部を設置する必要が生じた場合の取扱いについて 4 電線共同溝に係る占用許可の取扱いについて 5 無電柱化済みの扱いについて 6 その他（電線共同溝の導入促進について）
H24.3.23	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 無電柱化済みの扱いについて 2 連系と引込の取扱いについて 3 その他（過去の協議会の決定事項の整理）
H25.2.12	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 無電柱化済みの取扱いについて 2 連系と引込の取扱いについて 3 引込設備の費用負担（需要家に対する協力調整方法） 4 H24、H25の整備区間の変更について 5 その他 <ul style="list-style-type: none"> ・ 次期計画について ・ 平成25年度の設計に関わる協力のお願について
H25.3.4	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 無電柱化済みの扱いについて 2 平成24年度、25年度の整備区間の計画変更について 3 その他 <ul style="list-style-type: none"> ・ 次期計画について ・ 平成25年度の設計に関わる協力のお願について
H25.3.13	幹事会	平成24年度、25年度の整備区間の変更について
H25.7.29	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 新規需要等により設置する引込管の取扱いについて 2 平成26年度以降の整備延長について（継続事業） 3 平成26年度以降の整備延長について（新規事業） 4 裏配線等方式による登録について 5 その他（次期計画について（全国の状況））
H25.9.2	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 第1回事務レベル会議での保留事項について 2 平成26年度実施予定の事業について（仮合意） 3 引込設備の費用負担について 4 電線管理者の費用負担軽減について 5 その他 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成26年度道路関係予算概算要求概要 ・ 手続きスケジュール（案）について
H25.9.30	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 第2回事務レベル会議での保留について 2 平成26年度実施予定の事業について（仮合意） 3 引込設備の費用負担について 4 裏配線について 5 その他（手続きスケジュール（案）について）
H25.10.9	幹事会	<ol style="list-style-type: none"> 1 無電柱化に係るガイドラインの進捗状況について 2 無電柱化に係るガイドラインの変更について <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成26年度実施予定箇所仮合意について 3 その他（第7期計画箇所一覧表）
H25.12.11	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 第3回事務レベル会議での保留事項について 2 要請者負担方式の仮登録について 3 仮合意の適用箇所の明確化について

H26. 2. 21	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 平成 25 年度の整備区間の変更について 2 平成 26 年度の仮合意区間の変更について 3 裏配線等方式による登録について 4 その他 <ul style="list-style-type: none"> ・ 要請者負担方式について ・ 幹事会開催時期について
H26. 3. 4	幹事会	<ol style="list-style-type: none"> 1 平成 25 年度の整備区間の変更について 2 平成 26 年度の仮合意区間の変更について 3 裏配線等方式による登録について 4 その他（早期合意が必要な箇所の取扱いについて）
H26. 3. 25	事務レベル会議	<ol style="list-style-type: none"> 1 協議会資料について 2 平成 26 年度に設計を予定している事業について
H26. 3. 27	協議会	<ol style="list-style-type: none"> 1 第 6 期計画の総括 2 平成 26 年単年度の正式合意について 3 その他（協議会規約の修正）

(注) 北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

イ 協議会における検討及び調整状況

参考通知	説明図表番号
<p>協議会では、i) 道路管理者及び電線管理者が各々策定する無電柱化に関わる基本構想に関する事、ii) 電線共同溝に関わる技術的事項に関する事、iii) その他無電柱化に関し必要な事項に関する事について、検討及び調整することとされている。</p> <p>今回、協議会での検討及び調整の状況について調査したところ、以下のような状況がみられた。</p>	<p>表2-(1)-① (再掲)</p>
<p>① 平成25年9月に道路法の一部を改正する法律(平成25年法律第30号)が施行され、道路法(昭和27年法律第180号)第37条により、道路管理者は、避難路や緊急輸送路としての機能を果たすことが想定される防災上重要な道路の区間について、地震時等に電柱等の占用物件の倒壊等により緊急車両等の通行を妨げることがないように、道路の占用を禁止又は制限することができることとされた。</p> <p>今回調査した協議会の構成機関である北海道開発局、北海道及び札幌市の各道路管理者では、これまで防災上重要な道路の区間の指定についての検討は行われていない。また、協議会、幹事会及び事務レベル会議の場でも、道路法第37条に基づく指定について、議題として取り上げられていない。</p>	<p>表2-(1)-⑤</p>
<p>しかし、道路法の一部を改正する法律が平成25年6月5日に公布されてからすでに1年以上が経過しているほか、北海道地域防災計画においても、道路法の改正に伴い、「国、道及び市町村は、避難路、緊急輸送道路など防災上重要な経路を構成する道路について、災害時の交通の確保を図るため、必要に応じて、区域を指定して道路の占用の禁止又は制限を行うとともに、無電柱化の促進を図るものとする。」とされている。</p>	<p>表2-(1)-⑥</p>
<p>② 「社会資本整備重点計画」(平成24年8月31日閣議決定)では、最大クラスの津波でも安全を確保するための対策の一つとして、津波によるライフライン施設の被害軽減等のため、無電柱化を推進するとされている。</p>	<p>表2-(1)-⑦</p>
<p>また、総務省の「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」において、平成23年12月に「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」の最終取りまとめを行っている。その中で、「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。」とされており、協議会の構成機関である北海道総合通信局は、平成24年2月27日開催の幹事会で、</p>	<p>表2-(1)-⑧</p>

<p>津波など災害対策の観点から有効と考えられる候補箇所について優先順位を上げて実施するよう働きかけている。</p>	
<p>これに対して、幹事会では、平成 25 年度までの第 6 期計画で直ちに反映することが難しいことから、次期計画を策定する際に考慮することが合意されている。</p>	表 2-(1)-⑨
<p>しかし、これまでに第 7 期（平成 26 年度～30 年度）に係る国の方針が示されていないことから、協議会では、平成 26 年度の実施箇所についてのみ合意しているが、同年度の整備箇所が主に第 6 期の継続路線となっていることもあり、津波対策の観点から優先的に整備する路線として計上しているものはみられない。</p>	表 2-(1)-⑩
<p>一方、津波など災害対策から電線類を地中化することについて、電線管理者である北海道電力からは、地上設備（トランス）は、通信ケーブルとは異なり、浸水すると故障することから、ケーブルのみを地中化しても意義は乏しいとの意見があったほか、北海道からは、津波など災害対策の観点から有効と考えられる箇所についても、地元からの要望（地元調整）がなければ実施困難であるとの意見も聞かれた。</p>	
<p>したがって、北海道開発局は、防災上重要な道路の無電柱化の推進の観点から、道路法第 37 条に基づく防災上重要な道路の占用の禁止等を進めていくとともに、道路管理者等が一堂に会する協議会事務局として制度の趣旨及び考え方の目安等について理解を得るために協議会の議題としても取り上げ無電柱化の取組が円滑に行われるようにすることが望ましい。</p>	
<p>また、北海道開発局は、協議会事務局として津波などの災害対策として有効と考えられる箇所の整備方針について、考え方の整理、検討及び調整が行われるよう協議会の議題として取り上げることが望ましい。</p>	

表 2-(1)-⑤

道路法（昭和 27 年法律第 180 号）〈抜粋〉

（道路の占用の禁止又は制限区域等） 第三十七条

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、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路の占用を禁止し、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用を禁止し、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、当該道路の占用を禁止し、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。当該道路の占用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、前二項の規定に基づいて道路の占用を禁止し、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。

表 2-(1)-⑥

北海道地域防災計画（地震・津波防災計画編）〈抜粋〉

第 2 章 災害予防計画

第 2 節 地震に強いまちづくり推進計画

第 1 地震に強いまちづくり

1 （略）

- 2 国、道及び市町村は、避難路、緊急輸送道路など防災上重要な経路を構成する道路について、災害時の交通の確保を図るため、必要に応じて、区域を指定して道路の占用の禁止又は制限を行うとともに、無電柱化の促進を図るものとする。

3 （略）

（注）北海道地域防災計画（地震・津波防災計画編）（平成 26 年 3 月 28 日修正）に基づき当局で作成した。

表 2-(1)-⑦ 社会資本整備重点計画（平成 24 年 8 月 31 日閣議決定）〈抜粋〉

第 2 章 社会資本整備のあるべき姿

2 各プログラムの内容

プログラム 1. 災害に強い国土・地域づくりを進める（略）

○ 目標（略）

[水害]（略）

[地震]（略）

[津波]

○ 現状と課題（略）

○ 実施すべき事業・施策（略）

（津波被害による被害を防止・軽減するための対策）（略）

（最大クラスの津波でも、安全を確保するための対策）

海岸保全施設等のハード整備によって、津波による被害をできるだけ軽減しつつも、それを超える津波に対しては、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）に基づいて、発生頻度が極めて低いものの発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波が悪条件下において発生した際に想定される浸水範囲や浸水深を示した上で、津波災害警戒区域等の指定による警戒避難体制の整備や一定の開発行為等の制限、高台への移転の検討等を通じ、津波災害に強い地域づくりを進める。さらに、同法の制定に併せて行われた水防法の改正により、津波が水防法の目的に明記されたこと及び危険を伴う水防活動に従事する者の安全の確保に一層配慮することとされたこと等を踏まえつつ、水防活動の強化等を図る。また、越流した津波により下水道施設が浸水した場合でも、下水道の最低限の機能を確保できるよう、耐津波対策を推進する。さらに、ライフライン施設の被害軽減等のため、無電柱化を推進する。

（中略）

第 3 章 計画期間における重点目標と事業の概要

2 計画期間中の重点目標及びその達成のために実施すべき事業・施策の概要

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

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

(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

② 陸海空の連携による、人流・物流確保のための対策

〈人流・物流確保のための耐震化等に関する指標〉

市街地等の幹線道路の無電柱化率【15%（H23 年度末）→18%（H28 年度末）】

1-2 大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・

資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・浸食対策の強化

(2) 津波防災地域づくり等による津波対策等の推進

〈津波防災地域づくりによる津波対策等に関する指標〉

市街地等の幹線道路の無電柱化率（再掲、1-1 (2) ②を参照）

重点目標 2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する

2-2 それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持・向上

(1) 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成、美しい国土・地域づくりの推進

② 美しい国土・地域づくりの推進

〈美しい国土・地域づくりに関する指標〉

市街地等の幹線道路の無電柱化率（再掲、1-1 (2) ②を参照）

重点目標 3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する

3-2 少子・高齢化社会においても誰もが安全・安心して暮らすことができる社会への転換

(2) 公共施設等のバリアフリー化

① 公共施設等のバリアフリー化

〈公共施設等のバリアフリーに関する指標〉

市街地等の幹線道路の無電柱化率（再掲、1-1 (2) ②を参照）（以下略）

（注）社会資本整備重点計画（平成24年8月31日閣議決定）に基づき当局で作成した。

表2-(1)-⑧ 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>

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

(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）「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 平成23年12月27日 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）に基づき当局で作成した。

表 2-(1)-⑨

平成 24 年 2 月 27 日 幹事会議事録<抜粋>

議事 6 その他

北海道総合通信局より資料「電線共同溝の導入促進について」説明及び要請

(幹事長)「防災基本計画」及び総務省「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」で方針が示されたところであるが、今計画ですぐには反映することは難しいことから、次期計画を策定する際に考慮するということがよいか。

(幹事長) 異議が無いため、合意を得られたとさせていただきます。

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(1)-⑩

平成 26 年度 電線共同溝正式合意箇所の状況

区 分	実施箇所数 (合意延長)	継続・新規別	新規事業箇所
国道	5 (2.22 km)	すべて第 6 期計画からの継続箇所	—
道道及び市町村道 (札幌市を除く)	6 (0.94km)	第 6 期計画継続箇所： 2 箇所 新規箇所 4 箇所	江別市内 (区画整理事業関連：2 箇所) 木古内町内 (北海道新幹線関連：2 箇所)
道道及び市町村道 (札幌市)	7 (1.73 km)	すべて第 6 期計画からの継続箇所	—

(注) 当局の調査結果による。

(2) 協議会による計画の策定・進捗管理状況

実 態	説明図表番号
<p>ア 計画の概要</p> <p>「無電柱化に係るガイドライン」に基づく平成 21 年度から 25 年度までの第 6 期計画については、平成 22 年 10 月 8 日開催の協議会において、「平成 21 年度～25 年度計画電線共同溝候補箇所一覧表」として正式合意している。</p> <p>同一覧表には、路線名及び箇所名のほか、緊急輸送道路の該当区分、関連する事業、年度ごとの整備延長が記載されている。</p> <p>第 6 期計画における整備予定延長は全体で 33.62km となっており、道路種別でみると、国道は 12.91km (38.4%)、道道は 5.18 km (15.4%)、市町村道は 15.53 km (46.2%) となっている。また、33.62km のうち、札幌市内での整備予定延長は 20.09 km (59.8%) と北海道内全体の約 6 割を占めている。</p>	<p>表 2-(2)-①</p> <p>表 2-(2)-②</p>
<p>イ 計画策定のプロセス等</p> <p>協議会における計画の策定は、北海道開発局が国道の候補箇所を、北海道が札幌市内を除く道道及び市町村道の候補箇所を、札幌市が市内の道道及び市道の候補箇所を取りまとめ、協議会の下に置かれている事務レベル会議に提示し、実施箇所の調整・協議を経た後、協議会の場で最終合意を得ることとされており、この合意が得られた事業を計画に計上している。</p> <p>5 か年計画は、国の定める方針に基づき策定されており、平成 16 年度から 20 年度までの第 5 期計画については、国の「無電柱化推進計画」に基づき、第 5 期計画の前年度の 16 年 3 月に合意・策定されている。</p> <p>一方、平成 21 年度から 25 年度までの第 6 期計画については、協議会において同計画の始期である 21 年 4 月から 1 年 6 か月経過後の 22 年 10 月に合意・策定されている。</p> <p>これは、第 6 期計画の策定の基となる国の方針である「無電柱化に係るガイドライン」が平成 22 年 2 月に策定されたことによるものである。このように、国の方針の策定の遅れにより、協議会では、21 年度及び 22 年度については、単年度ごとに調整、合意の手続が行われていたが、その後、国の方針が示されたことを受け、23 年度から 25 年度までの 3 か年分について 22 年 10 月に合意し、21 年度及び 22 年度に単年度分として合意された計画を含めて第 6 期計画としている。</p> <p>また、平成 26 年度から 30 年度までの計画（第 7 期計画）についても、「無電柱化に係るガイドライン」に変わる新たな方針が現在まで国から示されていないことから、協議会では、26 年度の単年度計画を策定しているが、その合意延長 4.89 km のうち、4.04 km (82.6%) は、第 6 期</p>	<p>表 2-(2)-③</p> <p>表 2-(2)-④</p> <p>表 2-(1)-⑧ (再掲)</p>

<p>計画からの継続路線で、30年度までの整備を見据えた計画の調整・合意ができない状況となっている。</p>	
<p>ウ 計画の目標の設定状況</p> <p>平成24年度から28年度までの5か年を計画期間とした「社会資本整備重点計画」（平成24年8月31日閣議決定）では、市街地等の幹線道路の無電柱化率を23年度末の15%から28年度末に18%とすることとされている。</p> <p>一方、協議会では、北海道内全体の整備延長について、従前から年度ごとの全体の整備延長を平準化するため年間約6km程度（5か年で約30km程度）を目安として合意することとしており、第6期計画による整備延長は、全体で33.62km、26年度の単年度計画で4.89kmを計上している。</p> <p>しかし、協議会では、「社会資本整備重点計画」に掲げられた目標値について、平成26年3月に開催された協議会で参考資料として添付することにより構成員に周知しているが、当該目標値を踏まえ、北海道内の無電柱化率を何%に向上させるとする目標は設定していない。</p> <p>協議会事務局（北海道開発局）では、協議会で合意した箇所について確実に事業を実施していくことにより、社会資本整備重点計画に掲げる無電柱化率を高めていくとしている。なお、北海道内の無電柱化率を事務局で算出して指標として活用することはないとしている。</p> <p>また、協議会の構成員である北海道及び札幌市は、社会資本整備重点計画に掲げた無電柱化率や国土交通省の公表している無電柱化率について、無電柱化推進に当たり意識していないとしている。その理由の一つとして、国土交通省が公表している無電柱化率は、国道及び都道府県道それぞれを合わせた数値であり市町村道は含まれていないが、北海道及び札幌市では、市町村道も含めて無電柱化の事業を行うこととし、特に道道を優先して行うこととしていないことを挙げている。</p> <p>このように、協議会では、具体的な無電柱化率の数値目標を定めた整備計画は策定しておらず、第6期計画をみても、社会資本整備重点計画の指標の対象外である市町村道の整備延長が46.2%と全体の半分近くを占めているなど、協議会が策定する計画と「社会資本整備重点計画」に掲げる市街地等の幹線道路の無電柱化率に係る目標値（28年度末：18%）に直接の関連はない。</p>	<p>表2-(1)-⑦ （再掲）</p> <p>表2-(2)-② （再掲）</p> <p>表2-(2)-② （再掲）</p>
<p>エ 計画の進捗状況、変更・見直し状況</p> <p>協議会が策定した第6期計画の進捗状況をみると、当初合意延長33.62kmに対し、25年度末までの実施延長は30.80km（達成率92%）となっている。</p>	<p>表2-(2)-⑤</p>

<p>この内訳をみると、国道は当初合意延長 12.91km に対し実施延長は 12.69km(達成率 98%)、同じく札幌市を除く道道及び市町村道は 9.89km に対して 9.72km (達成率 98%)、札幌市の道道及び市道は 10.82km に対して 8.39km (達成率 78%) となっている。</p> <p>このように未達成となっている箇所については、主に、用地買収等、関連事業の遅延に伴うものとなっており、例えば、達成率が 78%である札幌市についてみると、17 か所のうち 8 か所について当初計画どおりに進捗していない状況となっているが、そのうち 7 か所については、関連して実施している道路拡幅事業に伴う用地買収が遅延したことによるもの、1 か所については工事入札の不調によるものとなっている。</p> <p>なお、上記のような理由から事業が後年度に繰り越しとなるなど、毎年度、年次計画延長が変更となることから、協議会の下に置かれている事務レベル会議において年次計画変更の事前協議を、幹事会で年次計画の変更の合意を行っており、これらの場で計画変更理由についても説明、質疑が行われている。</p>	<p>表 2-(2)-⑥</p> <p>表 2-(2)-⑦</p>
<p>オ 他計画・事業等との整合性の状況</p> <p>第 6 期計画における計画箇所について、他計画・事業等との整合性についてみたところ、以下のとおり、緊急輸送道路での実施や関連事業との同時整備によるものとなっている。</p> <p>① 国道の整備予定延長 14 か所(合意延長 11.43 km)は、全て第 1 次緊急輸送道路であり、このうち、2 か所については、歩道拡幅事業との同時整備となっている。</p> <p>② 道道及び市町村道(札幌市内の道路を除く。)の整備予定延長 19 か所(合意延長 9.89km)のうち 2 か所は第 3 次緊急輸送道路となっているが、17 か所については緊急輸送道路ではない。</p> <p>ただし、これら 19 か所のうち 16 か所については土地区画整理事業の実施に伴う整備、3 か所については街路改築事業等による整備となっており、全ての事業について、関連事業との同時整備となっている。</p> <p>③ 札幌市の道道及び市町村道の整備予定延長 17 か所(合意延長 10.82 km)のうち 13 か所については第 1 次又は第 2 次緊急輸送道路となっているが、4 か所については緊急輸送道路ではない。</p> <p>ただし、これら 17 か所のうち、9 か所は道路拡幅事業の実施に伴う整備、6 か所はバリアフリー事業との同時整備、2 か所はアンダーパス連続化事業に伴う整備となっており、全ての事業について、関連事業との同時整備となっている。</p>	<p>表 2-(2)-⑧</p>
<p>カ 計画の検証状況</p> <p>協議会構成メンバーである各道路管理者(北海道開発局、北海道及び</p>	<p>表 2-(2)-⑨</p> <p>表 2-(2)-⑩</p>

札幌市)は、5か年計画に計上されている各事業について、各年度の幹事会及び事務レベル会議の場において、年次計画の変更協議を行う中で、個別事業の変更理由を説明し、参加機関との質疑を行うことにより計画の検証が行われている。

表2-(2)-⑪

表2-(2)-⑫

また、第6期計画全体の進捗率について、平成25年度の協議会、幹事会及び事務レベル会議において、事務局による説明及び質疑を行うことにより計画の検証が行われている。

これらの検証は、整備状況、事業の遅延理由、進捗率等を参加機関が把握しているものであり、協議会では、それ以上の内容(事業効果等)の検証は行っていない。この理由について、協議会事務局の北海道開発局は、各道路管理者が必要に応じて事業効果等について検証すべきであるためとしている。

なお、5管区行政評価局及び京都行政評価事務所が調査した11協議会等(5ブロック協議会及び6地方部会)における無電柱化事業の平成21年度から25年度までの5か年計画の検証状況をみたところ、8協議会等では、計画に基づく事業の進捗状況を把握し、進捗状況に応じた計画の変更や個別事業の実施期間の見直しを行っているほか、1協議会において、未実施事業の要因を分析・整理するとともに、工事完了延長に占める抜柱延長率を算出し未抜柱の主な要因についても検証している例もみられる。

キ 計画の公表状況

無電柱化の整備に係る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、協議会は、無電柱化に係るガイドラインに基づく第6期計画(平成21年度～25年度)について公表を行っていない。

このことについて、協議会事務局の北海道開発局は、協議会で定める5か年計画により整備を行うのは各道路管理者であることから、公表は、各道路管理者の判断で行うべきものであるとしている。

一方、協議会に参加する各道路管理者は、5か年計画を公表していない。また、整備予定箇所についても公表していないとしているが、協議会で策定した整備予定箇所の公表の是非について、道路管理者のうち、北海道開発局は、公表について今後検討していきたいとしており、北海道及び札幌市は公表について特段の支障はないとしている。

表2-(2)-⑬

なお、5管区行政評価局及び京都行政評価事務所が調査した11協議会等(5ブロック協議会及び6地方部会)における無電柱化事業の平成21年度から25年度までの5か年計画の公表状況をみたところ、1地方部会(福岡市協議会)において、5か年計画を公表している例がみられ

た。それ以外の 10 協議会等は公表しておらず、今後どの箇所が無電柱化される予定なのか、地域住民に対して明らかとなっていない状況となっている。

公表していない理由について、10 協議会等も、地元調整が行われていないものや予算措置ができていないものも含まれるなど、計画どおりに整備できないおそれがあることを挙げている。

一方、道路管理者である京都市が、行政機関が策定する計画は原則公表すべきとの考えから、協議会で取りまとめられた路線のうち、所管する道路分の計画（路線名、路線ごとの管路延長、路線図）をホームページ上に掲載している状況もみられた。

ちなみに、計画の公表のほか、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、協議会として理解促進や普及啓発に取り組んでいる例はみられない。その理由として、協議会事務局（北海道開発局）では、道路管理者がホームページ等において無電柱化事業の効果等について、情報提供を行っているためとしている（関連項目 1 - (6) 参照）。

表 2-(2)-① 「平成 21 年度～25 年度計画 電線共同溝候補箇所一覧表」における主な項目

平成 21 年度～25 年度計画 電線共同溝候補箇所一覧表									
箇所判別	市区町村名	道路種別	事業種別	路線名	都市計画道路名/事業名	箇所名	緊急輸送道路区分	関連事業	無電柱化方式
5期変更	〇〇区	一般国道	直轄国道	〇〇号	〇〇電線共同溝	〇条〇～丁目〇条〇丁目	第1次緊急輸送道路	歩道拡幅(予定)	電線共同溝
新規	△△市	市道	街路	△△線	〇〇通	〇条〇～丁目〇条〇丁目	-	〇〇土地区画整理事業	電線共同溝

計画延長 (km)	H21～H25 合意延長		調整枠 延長 (km)	年次計画					
	内同時整備 該当延長(案) (km)	H21 (km)		H22 (km)	H23 (km)	H24 (km)	H25 (km)	H26 以降 (km)	
1.72			0.2						0.2
0.40	0.32		0.08	0.2	0.12				0.08

(注) 北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

表 2-(2)-② 第 6 期計画及び 26 年度計画による電線共同溝の整備予定延長(単位:km、%)

区 分	第 6 期計画						26 年度 (単年度計画)
	21	22	23	24	25	計	
国 道	3.30	2.95	1.74	2.33	2.59	12.91(38.4)	2.22(45.4)
道 道	0.66	0.68	1.37	1.33	1.14	5.18(15.4)	0.79(16.2)
市町村道	2.84	2.23	2.18	3.58	4.70	15.53(46.2)	1.88(38.5)
全 体	6.80	5.86	5.29	7.24	8.43	33.62(100)	4.89(100)
うち札幌市内	3.42	4.09	3.60	4.32	4.66	20.09(59.8)	3.11

(注) 北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

表 2-(2)-③ 北海道開発局、北海道及び札幌市における候補箇所の選定の考え方等

機関名	対象道路	候補箇所選定の考え方
北海道開発局	国道	<p>北海道開発局は、無電柱化に係るガイドラインの趣旨に該当する箇所で、自治体からの要望の有無も踏まえ総合的に判断し、候補箇所を取りまとめ協議会へ提示することとしている。</p>
北海道	札幌市内を除く道道及び市町村道	<p>北海道は、毎年度行っている来年度予算に係る街路（道路）事業実施要望のヒアリングを各建設管理部単位で行っており（その際には各市町村も参加）、そのような場を通じて無電柱化事業実施の要望も把握しており、地元からの要望箇所で、無電柱化に係るガイドラインの趣旨に合致し、地域住民等との間で調整がある程度行われており実現性のあるものについて、候補箇所として協議会へ提示することとしている。</p>
札幌市	札幌市内の道道及び市道	<p>札幌市は、無電柱化の候補箇所の選定の考え方として、都心部や地域交流拠点（主要な地下鉄・JR 駅周辺、区役所周辺）などの区域のうち、緊急輸送道路に指定されている道路、歩道幅が確保できる道路、ネットワーク化される箇所（無電柱化の連続性が確保できる箇所）で、効率的な事業執行（他の事業との同時整備）が可能などころを候補箇所として協議会に提示することとしている。</p>

（注）当局の調査結果による。

表2-(2)-④

協議会による第6期計画の策定の流れ

年月日	会議・業務等	主な内容
20年5月27日	事務レベル会議	<u>平成21年度整備候補箇所について提示、協議</u>
20年8月8日	事務レベル会議	本省での計画策定状況の情報共有 次期計画変更点について情報共有 各箇所の懸念事項の整理 仮合意について整理 継続協議箇所について
20年11月17日	事務レベル会議	仮合意箇所の説明 次期計画の進捗状況について
20年12月5日	幹事会	第5期計画の進捗状況について 次期計画策定の主旨、制度、スケジュールの周知 <u>平成21年度整備予定箇所を仮合意</u>
21年1月14日	事務レベル会議	次期計画候補箇所の変更点について説明
21年1月16日	協議会	次期無電柱化推進計画の概要、候補箇所について説明
21年3月24日	事務レベル会議	合意の調整方法について合意 計画箇所について調整枠の合意 仮合意箇所の正式合意について調整
21年4月21日	協議会	次期計画における合意の調整方法 <u>平成21年度整備予定箇所の正式合意</u>
21年7月2日	事務レベル会議	第5期計画のフォローアップについて周知 <u>次期計画について調整</u>
21年11月19日	事務レベル会議	次期計画の策定への進捗状況について周知
21年12月4日	事務レベル会議	<u>平成22年度単年度合意（仮合意）について調整</u>
21年12月18日	幹事会	<u>平成22年度整備予定箇所を仮合意</u>
22年2月10日	協議会	<u>平成22年度整備予定箇所の正式合意</u>
22年2月17日	事務レベル会議	要請者負担、自治体管路方式の取り扱い 第2回無電柱化担当者会議の情報共有 次期計画の調整
22年3月15日	事務レベル会議	無電柱化に係るガイドラインについて周知 要請者負担方式の取り扱いについて整理 次期計画の調整
22年8月2日	事務レベル会議	無電柱化ガイドラインについて説明 無電柱化に係るガイドラインに基づく実施予定箇所について調整
22年8月19日	事務レベル会議	無電柱化に係るガイドラインに基づく実施予定箇所について(案)を合意 平成21年度以降の無電柱化合意調整方法について一部修正し合意 <u>電線共同溝実施箇所予定箇所について一部修正し合意</u>
22年9月13日	幹事会	無電柱化に係るガイドライン等について説明 平成21年度以降の無電柱化合意調整方法について(案)を合意 <u>平成23年度以降整備予定箇所の仮合意</u>
22年10月8日	協議会	無電柱化に係るガイドライン等について説明 平成21年度以降の無電柱化合意調整方法について(案)を合意 <u>平成23年度以降整備予定箇所の正式合意</u>

(注) 当局の調査結果による。

表2-(2)-⑤ 第6期計画における電線共同溝の合意延長、実施延長及び達成率

(単位: km、%)

区分	当初合意延長	実施延長	増減	達成率
国 道	12.91 【14 か所】	12.69 【14 か所】	-0.22	98%
道道及び市町村道 (札幌市を除く)	9.89 【19 か所】	9.72 【18 か所】	-0.17	98%
道道及び市町村道 (札幌市)	10.82 【17 か所】	8.39 【14 か所】	-2.43	78%
全 体	33.62 【50 か所】	30.80 【46 か所】	-2.82	92%

(注) 北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

表2-(2)-⑥ 当初合意延長(平成22年10月)と25年度までの
整備延長に差がある箇所状況

(単位: km)

区分	路線名	箇所名	関連事業	当初合意延長	実施延長	差	理由
国道	国道39号	北見市本町3丁目 2～本町2丁目1	なし	0.84	0.60	-0.24	関係者との協議による遅れ
	国道5号	小樽市稲穂5丁目 ～稲穂4丁目	なし	0.30	0.32	0.02	設計精査による延長の変更
	計			1.14	0.92	-0.22	
道道及び市町村道 (札幌市を除く)	野幌駅前旭通(市道)	江別市野幌町53番地 ～野幌町34番地	野幌駅周辺土地 地区画整理事業	0.56	0.42	-0.14	区画整理事業の進捗の遅れ
	(仮)駅北広場(市道)	江別市野幌町52番地	同上	0.06	0.00	-0.06	同上
	ニセコ高原比羅夫線(道道)	倶知安町字山田 204番地2～字山田 191番地27	道路交通安全事業(歩道)	1.42	1.45	0.03	設計精査による延長の変更 (一部26年度繰越)
	計			2.04	1.87	-0.17	
道道及び市道 (札幌市内)	札幌環状線	北24条西2丁目～ 北24条西4丁目	道路拡幅事業	0.72	0.48	-0.24	用地買収の遅れ
	南1条線	南1条西20丁目～ 南1条西28丁目	道路拡幅事業	1.70	1.50	-0.20	用地買収の遅れ
	西15丁目線	南1条西15丁目～ 南1条西15丁目	道路拡幅事業	0.48	0.00	-0.48	用地買収の遅れ
	西7丁目線	南4条西7丁目～ 南4条西7丁目	道路拡幅事業	0.34	0.00	-0.34	用地買収の遅れ
	西5丁目線	北19条西5丁目～ 北21条西5丁目	道路拡幅事業	0.8	0.32	-0.48	用地買収の遅れ
	北8条線	北8条西1丁目～ 北8条西1丁目	道路拡幅事業	0.26	0.00	-0.26	用地買収の遅れ
	北5条線	北5条西15丁目～ 北5条西16丁目	道路拡幅事業	0.40	0.09	-0.31	用地買収の遅れ
	西15丁目線	大通西14丁目～ 南1条西15丁目	バリアフリー	0.70	0.58	-0.12	工事入札の不調
計			10.82	8.39	-2.43		

(注) 当局の調査結果による。

表 2-(2)-⑦ 協議会における計画変更の状況（平成 23 年度以降）

年度	会議名	開催年月日	内 容
平 23	第 1 回 事務レベル会議	H23. 12. 21	平成 23 年度以降の計画変更について協議
	第 1 回 幹事会	H24. 2. 27	平成 23 年度以降の計画変更について合意
平 24	第 1 回 事務レベル会議	H25. 2. 12	平成 24 年度以降の計画変更について協議
	第 2 回 事務レベル会議	H25. 3. 4	同上
	第 1 回 幹事会	H25. 3. 13	平成 24 年度以降の計画変更について合意
平 25	第 5 回 事務レベル会議	H26. 2. 21	平成 25 年度の計画変更について協議
	第 2 回 幹事会	H26. 3. 4	平成 25 年度の計画変更について合意

(注)北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

表 2-(2)-⑧ 第 6 期計画における整備予定箇所の緊急輸送道路区分、
関連事業の内容等

区 分	実施箇所数 (当初合意延 長)	緊急輸送道路 区分	関連事業
国道	14 (12.91 km)	第 1 次 : 14 箇所	歩道拡幅 : 2 箇所 関連事業なし : 12 箇所
道道及び市町村道 (札幌市を除く)	19 (9.89km)	第 3 次 : 2 箇所 指定無 : 17 箇所	土地区画整理事業 : 16 箇所 街路改築(拡幅) : 2 箇所 道路交通安全事業 : 1 箇所
道道及び市町村道 (札幌市)	17 (10.82 km)	第 1 次 : 6 箇所 第 2 次 : 7 箇所 指定無 : 4 箇所	道路拡幅事業 : 9 箇所 バリアフリー事業 : 6 箇所 アンダーパス連続化事業 : 2 箇所

(注)当局の調査結果による。

表2-(2)-⑨

北海道協議会等による計画の検証状況

会議名	開催年月日	内 容
平成23年度第1回事務レベル会議	平成23年12月21日	平成23年度以降の計画変更について (進捗状況・遅延理由等の説明・質疑)
平成23年度第1回幹事会	平成24年2月27日	平成23年度以降の計画変更について (進捗状況・遅延理由等の説明・質疑)
平成24年度第1回事務レベル会議	平成25年2月12日	平成24、25年度の整備区間の変更について (進捗状況・遅延理由等の説明・質疑)
平成24年度第2回事務レベル会議	平成25年3月4日	平成24、25年度の整備区間の変更について (施工延長の見直しの説明)
平成24年度第1回幹事会	平成25年3月13日	平成24、25年度の整備区間の変更について (進捗状況・遅延理由等の説明・質疑)
平成25年度第1回幹事会	平成25年10月9日	無電柱化に係るガイドラインの進捗状況について (進捗状況・遅延理由等の説明・質疑)
平成25年度第5回事務レベル会議	平成26年2月21日	平成25年度の整備区間の変更について (進捗状況・遅延理由等の説明・質疑)
平成25年度第2回幹事会	平成26年3月4日	平成25年度の整備区間の変更について (進捗状況・遅延理由等の説明・質疑)
平成25年度第6回事務レベル会議	平成26年3月25日	第6期計画の総括 (進捗率の報告)
平成25年度第1回協議会	平成26年3月27日	第6期計画の総括 (進捗率の報告、遅延理由の説明)

(注) 北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

表2-(2)-⑩

平成23年度における計画の変更内容

機 関 名	路線・事業名	変 更 内 容
北海道開発局	一般国道12号 北一条東電線共同溝	整備年次の変更
	一般国道5号 稲穂電線共同溝	整備年次の変更
北海道	旭川多度志線 永隆橋通	整備年次の変更
	旭川市道昭和通2号線 昭和通	整備年次の変更
	旭川市道昭和通 昭和通	整備年次の変更
	旭川市道宮下通 10・14丁目間1号線	整備年次の変更
	江別市道野幌駅前旭通 鉄西線	整備年次の変更
	江別市駅北広場 駅前広場北口	整備年次の変更
	道道ニセコ高原比羅夫線	整備年次の変更
札幌市	市道西5丁目線 西5丁目・樽川通	整備年次の変更
	市道北8条線 北8条通	整備年次の変更
	市道南1条線 南1条通	整備年次の変更
	北5条線 北5条手稲通	整備年次の変更

(注) 北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

表2-(2)-①

平成24年度における計画の変更内容

機 関 名	路線・事業名	変 更 内 容
北海道開発局	一般国道12号 北一条東電線共同溝	整備箇所の変更
	一般国道5号 俱知安第一電線共同溝	供用年度（1年遅れ）の変更
	一般国道39号 北見駅西電線共同溝	整備年次の変更
	一般国道5号 稲穂電線共同溝	整備年次と全体延長（40m増）の変更
北 海 道	旭川多度志線 永隆橋通	整備年次の変更
	江別市野幌4号道路 8丁目通	整備年次と全体延長（10m増）の変更
	江別市野幌駅前旭通 鉄西線	整備年次と全体延長（50m減）の変更
	道道ニセコ高原比羅夫線	整備年次と全体延長（60m増）の変更
札 幌 市	市道西5丁目線 西5丁目・樽川通	整備年次の変更
	市道北8条線 北8条通	整備年次の変更
	市道南1条線 南1条通	整備年次の変更
	市道西7丁目線 西7丁目通	整備年次の変更
	北5条線 北5条手稲通	整備年次の変更
	道道札幌夕張線 東8丁目篠路通	整備年次の変更
	西15丁目線 福住・桑園通	整備年次の変更

（注）北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

表2-(2)-⑫

平成25年度における計画の変更内容

機 関 名	路線・事業名	変 更 内 容
北海道開発局	一般国道5号 小樽花園電線共同溝	事業名の変更
北 海 道	江別市道野幌駅前旭通 鉄西線	整備年次の変更、路線名を正式名称に変更
	道道ニセコ高原比羅夫線	整備年次の延長（1年延長）
	北斗市道市渡37号線	路線名を正式名称に修正
札 幌 市	市道真駒内篠路線 創成川通	関連事業の追加
	市道西5丁目線 西5丁目・樽川通	緊急輸送道路区分の変更
	市道北8条線 北8条通	緊急輸送道路区分の変更
	市道西15丁目線 福住・桑園通	整備年次延長（1年延長）
	市道大通南線	緊急輸送道路区分の変更

(注) 北海道開発局の提出資料に基づき当局で作成した。

表-(2)-⑬

整備予定箇所の公表の是非についての道路管理者の見解等

区分	内容等
北海道開発局	北海道開発局は、今後、公表について検討していきたいとしている。
北海道	北海道は、協議会で策定された計画の公表について、特段の支障はないとしている。
札幌市	札幌市は、協議会で策定された計画の公表について、特段の支障はないと考えられるが、現在も、整備中の箇所をホームページ等に掲載し市民に周知しており、計画の公表までは必要ないと考えているとしている（関連項目1-カ参照）。

(注) 当局の調査結果による。

3 個別事業の実施状況

(1) 個別事業実施の合意形成・関係者の調整等の実施状況

実 態	説明図表番号
<p>無電柱化は、前述のとおり、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 年度以降はガイドラインに基づき推進されてきている。</p> <p>北海道では、ガイドラインに基づき、北海道無電柱化推進協議会が設置され、同協議会で合意された案件について、事業化が図られてきている。</p> <p>また、同協議会で合意されなかった案件でも、事業主体が要請者負担方式で事業を実施している例もみられる。</p> <p>今回、当局が北海道内で国、北海道、札幌市及び美瑛町が実施した無電柱化事業から 5 事業（美瑛町道が 3 事業に分かれるので、実質的に 7 事業）を抽出して調査したところ、以下のとおり、第一次緊急輸送道路の同一路線において無電柱化事業が連続する区間で実施されていない等の状況がみられた。</p>	表 3-(1)-①
<p>ア 事業の連続性等</p> <p>① 第一次緊急輸送道路かつバリアフリー法に基づく特定道路について、関連事業との同時整備とするため他に優先して整備すべき路線がほかにあるとの理由から、同一路線において、無電柱化事業が連続した区間で実施されていないもの（札幌市・主要道道宮の沢北 1 条線）</p>	表 3-(1)-②
<p>② 第一次緊急輸送道路について、協議会において参加機関による合意が得られないとみられたことから、当初構想どおりの延長で無電柱化事業が実施されていないもの（北海道開発局・石山通電線共同溝）</p>	表 3-(1)-②
<p>③ 第一次緊急輸送道路について、不法占有者がいる影響で、同一路線で無電柱化事業が連続した区間で実施されておらず、また、既存の道路占有者（二条市場）があることから、当初構想どおりの延長で無電柱化事業が実施されていないもの（札幌市・創成川通アンダーパス連続化事業）</p>	表 3-(1)-②
<p>イ 事業合意・費用負担等</p> <p>① 電力需要密度が低いこと、道路改良等との同時整備ではないこと等の理由から、協議会の合意が得られなかったこと及び事業の早期実施を希望していたことから、要請者負担方式で現在事業を実施中であるが、景観目的の地中化にも更なる理解が得られることを要望しているほか、現在実施中の事業に対して、今後、協議会合意事業</p>	表 3-(1)-②

<p>と同様に予算が配分されるか不安としているもの（美瑛町・町道丸山通）</p> <p>② 景観目的の本事業の実施について、協議会の合意が得られないとみて、当初から協議会にかけることを希望せず、要請者負担方式（架空通信線路の支障移設）で事業を実施したもの（美瑛町・町道旭美瑛線）</p> <p>また、以下のとおり、無電柱化事業を工夫して実施している例がみられた。</p> <p>（参考事例）</p> <p>① 要請者負担方式（架空通信線路の支障移設）で事業を実施したが、景観のよい方の道路の電線を反対側の道路の電力柱に上架する方式で無電柱化（架空線の移設による景観改善）を実施しており、結果的に安価な事業費で目的を達しているもの（美瑛町・町道旭美瑛線）</p> <p>② 無電柱化事業の実施に当たり、外国人を対象とした意見交換会を実施しているもの（北海道・道道ニセコ比羅夫線）</p>	<p>表 3-(1)-②</p> <p>表 3-(1)-②</p> <p>表 3-(1)-②</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------

表 3-(1)-①

調査対象事業の概要

番号	道路区分	事業名	実施主体	距離	事業年度	事業手法
1	主要道道	宮の沢北1条線	札幌市	0.25km	H25	電線共同溝
2	一般道道	ニセコ高原比羅夫線電線共同溝整備事業	北海道	1.48km	H23～H26	電線共同溝
3	美瑛町道	①町道村山大久保線 ②町道旭美瑛線 ③町道丸山通	美瑛町	0.35km	H22～H23	電線共同溝等
4	国道230号	石山通電線共同溝	北海道開発局	1.48km	H21、H24	電線共同溝
5	市道	創成川通アンダーパス連続化事業	札幌市	0.81km	H21～H22 H27以降	電線共同溝

（注）当局の調査結果による。

表 3-(1)-②

調査対象事業に係る調査結果概要

番号	事業名	調査結果概要																								
1	宮の沢 北1条線	<p>札幌市は、無電柱化の候補箇所の選定の考え方として、都心部や地域交流拠点（主要な地下鉄・JR 駅周辺、区役所周辺）などの区域のうち、緊急輸送道路に指定されている道路、歩道幅が確保できる道路、ネットワーク化される箇所（無電柱化の連続性が確保できる箇所）で、効率的な事業執行（他の事業との同時整備）が可能などころを無電柱化の候補箇所として協議会に提示することとしている。</p> <p>調査対象とした主要道道宮の沢北1条線の札幌市大通西15丁目から北1条西25丁目までの1.7kmのうち、北1条西19丁目から北1条西25丁目までの0.7km区間は、平成16年度から20年度までの第5期計画において、道路拡幅事業の実施に併せて、電線共同溝の整備を行っている。</p> <p>また、21年度から25年度までの第6期計画では、西16丁目から西11丁目までの区間(0.75km)を無電柱化することとして計画され、うち0.25kmについては25年度に電線共同溝の整備が行われ、残りの0.5km区間については、整備年次が1年繰り越され、26年度に裏配線方式により整備予定となっている。</p> <p>しかし、西17丁目から西18丁目までの間(0.25km区間)について、札幌市は、他に優先すべき路線があるとの理由から、現在まで無電柱化しておらず、平成30年度までの第7期計画の候補箇所にも挙げていない。このため、当該区間は第一次緊急輸送道路に指定されているが、無電柱化の連続性が確保されていない状況となっている。</p> <p>なお、当該区間は第一次緊急輸送道路に指定されているほか、バリアフリー法に基づく特定道路に指定されている。</p> <p>表 宮の沢北1条線における札幌市大通西15丁目～北1条西25丁目間（約1.7km区間）の無電柱化の整備状況</p> <table border="1" data-bbox="469 1565 1385 1973"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区間</th> <th colspan="4">札幌市大通西15丁目～北1条西25丁目間【1,700m】 〈第一次緊急輸送道路、バリアフリー法に基づく特定道路〉</th> </tr> <tr> <th>西25丁目～ 西19丁目</th> <th>西18丁目 ～西17丁目</th> <th>西16丁目 ～西15丁目</th> <th>西14丁目 ～西11丁目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>区間 延長</td> <td>700m</td> <td>250m</td> <td>250m</td> <td>500m</td> </tr> <tr> <td>整備 年次</td> <td>H16～ 17年度</td> <td>【未実施】</td> <td>H25年度</td> <td>H26年度（当 初25年度整 備を予定）</td> </tr> <tr> <td>整備 手法</td> <td>電線共同溝</td> <td></td> <td>電線共同溝</td> <td>裏配線</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 当局の調査結果による。</p>	区間	札幌市大通西15丁目～北1条西25丁目間【1,700m】 〈第一次緊急輸送道路、バリアフリー法に基づく特定道路〉				西25丁目～ 西19丁目	西18丁目 ～西17丁目	西16丁目 ～西15丁目	西14丁目 ～西11丁目	区間 延長	700m	250m	250m	500m	整備 年次	H16～ 17年度	【未実施】	H25年度	H26年度（当 初25年度整 備を予定）	整備 手法	電線共同溝		電線共同溝	裏配線
区間	札幌市大通西15丁目～北1条西25丁目間【1,700m】 〈第一次緊急輸送道路、バリアフリー法に基づく特定道路〉																									
	西25丁目～ 西19丁目	西18丁目 ～西17丁目	西16丁目 ～西15丁目	西14丁目 ～西11丁目																						
区間 延長	700m	250m	250m	500m																						
整備 年次	H16～ 17年度	【未実施】	H25年度	H26年度（当 初25年度整 備を予定）																						
整備 手法	電線共同溝		電線共同溝	裏配線																						

2	一般道道ニセコ高原比羅夫線電線共同溝整備事業	<p>一般道道ニセコ高原比羅夫線は、ニセコ地区最大のスキー場へと続く道であり、「北海道景観計画による景観重要道路」に指定されている。</p> <p>本事業については、当初から倶知安町と「道道ニセコ高原比羅夫線整備要望協議会」が連携して整備についての協議や北海道への要望を行っている。</p> <p>実施主体の北海道は、地域住民を対象とした住民説明会を複数回開催しているが、当該区間は、外国人居住者や外国人観光客が多く利用する路線であるため、外国人向けに、英語による説明時間も設けており、開催案内や当日の資料には日本語と英語の両方が表記されている。</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> ・町道村山大久保線 ・町道旭美瑛線 ・町道丸山通 	<p>調査対象とした路線の無電柱化の実施状況を調査した結果は以下のとおりである。</p> <p>(美瑛町・町道丸山通)</p> <p>協議会の合意が得られないこともあって、要請者負担方式で現在事業を実施中であるが、景観目的の地中化にも理解が得られることを要望しているほか、現在実施中の事業に対して、今後、協議会事業と同様に予算が配分されるか不安としている。</p> <p>(美瑛町・町道旭美瑛線)</p> <p>景観目的の本事業の実施について、協議会の合意が得られないとみて、当初から協議会にかけけることを希望せず、要請者負担方式（架空通信線移設）で事業を実施。景観のよい道路片側の電線を道路反対側の電力柱に上架する方式で無電柱化（架空線の移設による景観改善）を実施しており、結果的に安価な事業費で目的を達している。</p>
4	石山通電線共同溝	<p>北海道開発局は、無電柱化の候補箇所の選定の考え方として、安全で快適な通行空間の確保や都市防災の強化といった無電柱化に係るガイドラインに掲げられた無電柱化の事業効果が見込まれる箇所のうち、ネットワーク化（無電柱化の連続性の確保）や効率的な事業執行（他の事業との同時整備）といった観点から候補箇所を選定し、5か年計画の候補箇所として協議会に提示することとしている。</p> <p>調査対象とした一般国道230号の札幌市中央区南6条西10丁目から南11条西11丁目までの区間（0.74km）は、第6期計画に基づき、平成21年度から25年度に、歩道拡幅事業と併せて無電柱化の整備が行われている（電線共同溝の本体工事は、「石山通電線共同溝」事業として、21年度から24年度まで実施。）。また、当路線の大通西10丁目から南6条西11丁目区間は、第5期以前に電線共同溝の整備が行われており、都心側から連続的な整備が進められている状況である。</p>

しかし、南 11 条西 10 丁目以南の区間について、第 6 期計画の合意時点（22 年 10 月 8 日）では、「石山通第二電線共同溝」（南 11 条西 10 丁目～南 14 条西 11 丁目（0.48km））として石山通電線共同溝整備後の整備候補箇所（調整枠）の扱いで同計画に計上されていたが、平成 30 年度までの第 7 期計画の候補箇所には計上されておらず、現時点において整備予定がない状況である。この理由は、協議会において参加機関による合意が得られないとみられたことによるものである。

同局は、今後の整備予定について、第 8 期計画以降、合意が得られ次第整備を行う予定としているが、今後の計画は未定である。

このため、当該区間は第一次緊急輸送道路に指定されているが、無電柱化事業が当初構想の延長では実施されていない状況となっている。

表 国道 230 号における札幌市中央区大通西 10 丁目～南 14 条西 11 丁目間の無電柱化の整備状況

区 間	札幌市中央区大通西 10 丁目～南 14 条西 11 丁目間 〈第一次緊急輸送道路〉		
	大通西 10 丁目～南 6 条西 11 丁目	南 6 条西 10 丁目～南 11 条西 11 丁目	南 11 条西 10 丁目～南 14 条西 11 丁目
区間延長		740m	480m
整備年次	第 5 期以前に実施	H21～25 年度 (本体工事は 24 年度まで)	【未実施】
整備手法	電線共同溝	電線共同溝	

(注) 当局の調査結果による。

5

創成川通アンダーパス連続化事業

札幌市道真駒内篠路線創成川通は、「札幌市都市計画道路整備事業 3・1・1 創成川通整備事業」（創成川通のアンダーパスを連続化し、地上部の緑地整備や歩道拡幅、無電柱化等の事業を行うもの）の一環として整備されている区間である。

調査対象とした北 1 条西 1 丁目から南 4 条東 1 丁目までの 0.81 km のうち、平成 21 年度に 0.32 km、平成 22 年度に 0.41 km を電線共同溝方式で整備しているが、残りの 0.08 km については、不法占用物件がある状態のために調整枠（何らかの影響で延期等変更を行った計画の代替候補となるが、協議会の合意を得たものではないため新たに合意をしないと整備は出来ないもの）扱いとなっており、未だ電線共同溝の整備が行われていないことから、架空線が残存している。

なお、札幌市は、現在も整備に向けての調整がついていないが、問題が解決され次第整備を行いたいとしている。

また、札幌市は、南3条東1丁目には「二条市場」が存在しているが、札幌市の観光名所となっている上、市場から歩道上へせり出しているアーケードの占用を道路管理者として許可しており、アーケードの改修等に併せての整備を検討しているため、当面の整備に向けた動きはないとしている。

このため、創成川アンダーパス事業が終了した後においても、第一次緊急輸送道路に指定されている当該区間での整備の連続性が確保されていない状況であり、今後の計画も未定となっている。

表 創成川通における札幌市北1条東1丁目～南4条東1丁目間
(約0.81km区間)の無電柱化の整備状況

区 間	北1条東1丁目～南4条東1丁目間【810m】 〈第一次緊急輸送道路、バリアフリー法に基づく特定道路〉						
	北1条東1	南1条東1～南3条東1	南2条西1	南2条西1～南3条西1	南3条東1～南4条西1	南3条東1(二条市場)	
区間延長	80m	260m	30m	200m 80m	240m	80m	
整備年次	H21年度	H22年度	H22年度	H22年度 調整枠のため未実施 (200m区間の中央部分に不法占用箇所あり)	H22年度	H21年度	当面整備予定なし
整備手法	電線共同溝	電線共同溝	電線共同溝	電線共同溝	電線共同溝	電線共同溝	

(注) 当局の調査結果に基づく。

(注) 当局の調査結果による。

(2) 電線共同溝整備後の状況

通知（参考通知）	説明図表番号
<p>電線を地中化する電線共同溝の整備を推進するため、電共法第3条において、道路管理者は、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定められており、また、第9条において、道路管理者は、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の占用に関し、許可をし、又は協議を成立させてはならないと定められている。</p> <p>今回、当局が、電共法第3条に基づき電線共同溝を整備すべき道路として指定されている札幌市内の直轄国道4路線（5号、36号、230号及び231号）の調査を実施したところ、以下のような事例がみられた。</p> <p>① 信号機と信号機を結ぶ架空線が直轄国道上に残存しているもの（231号1事例及び5号1事例）</p> <p>② 信号機と信号機を結ぶ架空線が直轄国道上に残存し、その架空線が更に直轄国道と交差する未指定の道路上にある電柱に延びているもの等（36号1事例及び5号2事例）</p> <p>③ 直轄国道と交差する未指定の道路上にある2本の電柱間に上架されている有線放送事業者の設置する架空線が直轄国道上を横断して残存しているもの（36号2事例及び230号4事例）</p> <p>④ 直轄国道と交差する未指定の道路上にある2本の電柱間に上架されているホテルのテレビ共聴線が直轄国道上を横断して残存しているもの（230号1事例）</p> <p>⑤ 直轄国道上に民間会社の施設間を結ぶ架空線が残存しているもの（230号1事例）</p> <p>これらの事例が発生した原因は、関係者間の情報共有が不十分な面があったこと及び電線共同溝整備済み道路における既存占用許可物件等に係る道路管理者による架空線撤去に係る取組が必ずしも効果を上げていなかったことによるとみられる。</p> <p>したがって、北海道開発局は、電線共同溝整備済みの道路については、既存占用許可物件についても可能な限り撤去することが望ましいことから、電線共同溝整備済みの道路上に架空線が残存している事例がある場合には、その理由の把握に努め、協議会の場を利用する等して、架空線所有者に架空線の撤去を要請するなど必要な措置を講ずるほか、今回、当局が指摘した事例についても、協議会の場を利用する等して、架空線を撤去するよう要請する必要がある。</p> <p>また、地方道においても、電共法第3条及び第9条に基づき電線共同</p>	<p>事例1</p> <p>事例2</p> <p>事例3</p> <p>事例4</p> <p>事例5</p>

<p>溝を整備すべき道路としての指定及び電線・電柱の占用制限がなされることになる。</p> <p>今回、当局が、電共法第3条に基づき電線共同溝を整備すべき道路として指定されている札幌市内の道道1路線（3.4.55 琴似・栄町通）及び市道2路線（3.3.6 西5丁目・樽川通及び3.1.2 大通）を調査したところ、以下のような事例がみられた。</p> <p>⑥ 信号機と光ビーコンを結ぶ架空線が指定道路上に残存しているもの（3.3.6 西5丁目・樽川通1事例）</p> <p>なお、本件は、平成13年11月に当該事例箇所の信号機の配線地中化工事が行われたが、翌14年度に新規に光ビーコンの設置が行われた際、架空線が設置されたものである。</p> <p>⑦ 指定道路上にある信号機と、指定道路と交差する未指定の道路上にある信号機を結ぶ通信事業者の架空線が、指定道路上を横断して残存しているもの（3.4.55 琴似・栄町通1事例）</p> <p>⑧ テレビの難視聴解消ケーブルが指定道路上を横断して残存しているもの（3.1.2 大通1事例及び3.4.55 琴似・栄町通1事例）</p> <p>これらの事例が発生した原因は、関係者間の情報共有が不十分な面があったこと及び道路管理者による架空線撤去に係る取組が必ずしも効果を上げていなかったことによるとみられる。</p> <p>したがって、札幌市は、電線共同溝整備済みの道路上に架空線が残存している事例がある場合には、その理由の把握に努め、協議会の場を利用する等して、架空線所有者に架空線の撤去を要請するなど必要な措置を講ずるほか、今回、当局が指摘した事例についても、協議会の場を利用する等して、架空線を撤去するよう要請することが望ましい。</p>	<p>事例6</p> <p>事例7</p> <p>事例8</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------

事例 1 信号機と信号機を結ぶ架空線が直轄国道上に残存しているもの

事例 1-①

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	直轄国道 231号	札幌市北区麻生町1丁目(麻生町1丁目交差点)	横断線	麻生町1丁目交差点の中央分離帯に設置された歩行者用信号機と、歩道上に設置された信号機を結ぶ架空線が当該道路上を横断(上下線とも同様の状況)。同箇所(中央分離帯)に設置された街灯に係る電線は地中化されている。	H16.9.6



(平成 26 年 5 月 29 日現地確認)

北海道警察本部調査結果	北海道開発局調査結果
<p>(1)残存理由及び経緯 関係書類等が存在しないため理由及び経緯については不明であるものの、当該箇所は道路中央部が河川になっており、横断管路を敷設することができなかつたためと考えられる。 (信号機については、昭和 50 年 7 月 19 日運用) (平成 20 年 3 月配線地中化(平成 19 年度事業))</p> <p>(2)入溝についての連絡調整の実施状況 関係書類等が存在しないため不明である。</p> <p>(3)今後の改善予定 道路管理者による信号用管路の敷設が可能になり、工事を行うことになった場合は配線地中化工事を実施する予定である。</p>	<p>北海道開発局は、横断管路はあるとしている(同箇所(中央分離帯)に設置された街灯に係る電線は地中化されている。) なお、北海道開発局は、警察機関に横断管路の利用を要請しているとしているが、伝えた記録は残っていないとしている。 また、当局が平成 23 年度以降の協議会資料をみても、信号用電線の地中化について議論された経緯はみられない。</p>

(注)当局の調査結果による。

事例 1-②

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	直轄国道 5号	札幌市東区北 6条東1丁目 ～同市北区北 7条西1丁目 (北6・7東1西 1交差点)	横断線	北6・7東1西1交差点の中央分離帯(北7条西1丁目側)に設置された信号機と、北7条東1丁目に設置された歩行者用信号機(共に街灯に共架されたもの)を結ぶ架空線1本が当該道路上を横断。	H17.12.1 H19.1.22



(平成 26 年 5 月 15 日 現地確認)

(注)1 当局の調査結果による。

- 2 当局が現地調査したところ、信号は街灯に共架されているが、街灯線は地中化されており、信号線が残存している状況がみられた。

事例2 信号機と信号機を結ぶ架空線が直轄国道上に残存し、その架空線が更に直轄国道と交差する未指定の道路上にある電柱に延びているもの等（計3事例）

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	直轄国道36号	札幌市豊平区月寒東1条14丁目～同市同区月寒東1条15丁目（月寒東1-14・同1-15交差点）	縦断線	月寒東1条14丁目に設置された歩行者用信号機と、当該交差点で国道36号と交差する未指定の道路上に設置された電柱（月寒東1条15丁目に設置）とを結ぶ架空線が歩道上にみられた。	H13.2.28



（平成26年5月19日現地確認）

（注）当局の調査結果による。

（上記事例のほか同様2事例）

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	直轄国道5号	札幌市東区北7条東1丁目（北7・8東1西1交差点）	縦断線	北7条東1丁目に設置された歩行者用信号機と当該信号機から南に約30mの地点に設置された車両感知器を結ぶ架空線1本が歩道上にみられた。当該信号機からは、当該交差点で直轄国道と交差する未指定の道路に設置された信号機（北8条東1丁目に設置）へと架空線が延びている。	H21.5.21

			横断線	上記車両感知器と中央分離帯（北7条東1丁目側）に設置された車両感知器を結ぶ架空線1本が当該道路上を横断（縦断線、横断線ともに H26.5.15 現地確認）。	
札幌市	直轄国道 5号	札幌市東区北 7東1丁目（北 7・8東1西1 交差点）	横断線	北7東1に設置された歩行者用信号機と、当該交差点の中央分離帯（北7東1側）に設置された信号機を結ぶ架空線1本が当該道路上を横断。	H21.5.21
			横断線	上記中央分離帯に設置された信号機から、同一の中央分離帯（北7西1側）に設置された車両感知器へと架空線1本が延び、当該道路上を横断（縦断線、横断線ともに H26.5.15 現地確認）。	
(注) 当局の調査結果による。					

事例3 直轄国道と交差する未指定の道路上にある2本の電柱間に上架されている有線放送事業者の設置する架空線が直轄国道上を横断して残存しているもの（計6事例）

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	直轄国道 36号	札幌市中央区 南4条東2丁目～同市同区 南5条東2丁目（南4条東2・ 南5条東2交差点）	横断線	<p>当該交差点で国道36号と交差する未指定の道路上に設置された電柱を結ぶ有線放送事業者Aの架空線が当該道路上を横断。当該電柱（南4条東2丁目設置）を確認したところ、電力線及び電話線は地中化されていた。</p> <p>Aにおける電線共同溝の占用許可取得状況は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・22.12.14（札幌公管業第1069号） 南4条東1丁目～南4条東3丁目（下） ・23.3.4（札幌公管業第1068号） 南5条東1丁目～南5条東4丁目（上） 	H21.5.21 H22.3.4



（平成26年5月19日現地確認）

（注）当局の調査結果による。

(上記事例のほか同様5事例)

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	直轄国道 36号	札幌市豊平区 豊平3条2丁目～同市同区 豊平4条2丁目(豊平3-2・ 4-2交差点)	横断線	<p>当該交差点で国道36号と交差する未指定の道路上に設置された電柱を結ぶ有線放送事業者A、B及びCの架空線が当該道路上を横断(H26.5.29現地確認)。</p> <p>当該3の有線放送事業者における電線共同溝の占用許可取得状況は以下のとおり。</p> <p>(1) A</p> <ul style="list-style-type: none"> ・22.2.15(札幌市管業第5346号) 豊平4条1丁目～豊平4条3丁目(上) ・23.2.15(札幌市管業第1070号) 豊平3条1丁目～豊平3条4丁目(下) <p>(2) B</p> <ul style="list-style-type: none"> ・22.2.15(札幌市管業第5345号) 豊平4条1丁目～豊平4条3丁目(上) ・23.2.15(札幌市管業第1070号) 豊平3条1丁目～豊平3条4丁目(下) <p>(3) C</p> <ul style="list-style-type: none"> ・22.2.15(札幌市管業第5347号) 豊平4条1丁目～豊平4条2丁目(上) ・23.2.15(札幌市管業第1070号) 豊平3条1丁目～豊平3条4丁目(下) 	H21.5.21 H22.3.4
札幌市	直轄国道 230号	札幌市中央区 南1条西10丁目～同市同区 南1条西11丁目(南1西10・ 南1西11交差点)	横断線	<p>当該交差点で国道230号と交差する未指定の道路上に設置された電柱を結ぶ有線放送事業者の架空線が当該道路上を横断(交差点の両側で同様の状況)。当該電柱(南1西10設置)を確認したところ、電力線及び電話線は地中化されていた(H26.5.29現地確認)。</p>	H9.11.4

札幌市	直轄国道 230号	札幌市中央区 南8条西10丁目～同市同区 南9条西11丁目(南8・9西 10・11交差点 (南9条側))	横断線	当該交差点で国道230号と交差する未指定の道路上に設置された電柱を結ぶ有線放送事業者の架空線が当該道路上を横断(H26.5.29 現地確認)。	H21.5.21 H22.3.4
札幌市	直轄国道 230号	札幌市中央区 南11条西10丁目～同市同 区南11条西 11丁目(南11 西10・南11西 11交差点(北 側))	横断線	当該交差点で国道230号と交差する未指定の道路上に設置された電柱(南11条西10丁目及び同西11丁目のそれぞれ北側)を結ぶ有線放送事業者の架空線が当該道路上を横断。当該電柱を確認したところ、電力線及び電話線は地中化されていた(H26.5.29 現地確認)。	H22.12.20
札幌市	直轄国道 230号	札幌市中央区 南11条西11 丁目	縦断線	南11西10・南11西11交差点(北側)において当該道路上を横断する電線の途中から、南11条西11丁目に所在するマンションの敷地内に設置された電柱に引かれた有線放送事業者の架空線1本が歩道上にみられた。当該電柱を確認したところ、当該電柱からマンションに延びる引き込み線が4本あり、うち3本は地中化されており、当該架空線のみが歩道上にみられた(H26.5.29 現地確認)。	H22.12.20

(注) 当局の調査結果による。

事例4 直轄国道と交差する未指定の道路上にある2本の電柱間に上架されているホテルのテレビ共聴線が直轄国道上を横断して残存しているもの

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	直轄国道 230号	札幌市中央区 南8条西10丁目～同市同区 南8条西11丁目	横断線	当該区間で国道230号と交差する札幌市道に設置された電柱を結ぶ架空線2本が当該道路上を横断。上記の架空線のうち1本には、「D施設テレビ共聴線」の札が付いていた。当該電柱(南8条西10丁目設置)を確認したところ、電力線及び電話線は地中化されていた。	H21.5.21 H22.3.4



(平成26年5月29日現地確認)

(注) 当局の調査結果による。

事例5 直轄国道上に民間会社の施設間を結ぶ架空線が残存しているもの

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	直轄国道 230号	札幌市中央区南10条西10丁目～同市同区南10条西11丁目	横断線	Eの施設間を結ぶ架空線1本が当該道路上を横断。	H22.12.20



(平成26年5月29日現地確認)

(注) 当局の調査結果による。

事例6 信号機と光ビーコンを結ぶ架空線が指定道路上に残存しているもの

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	市道 3.3.6 西5 丁目・樽川 通	札幌市北区北 14 条西4丁目～同 市同区北 15 条西 4丁目(北 14 西 4・北 15 西4交差 点)	縦断線	北 14 条西4丁目に設置された信号機と、当該信号機から東に約 10m の地点に設置された光ビーコンを結ぶ架空線が歩道上にみられた。同信号機を確認したところ、同信号機に係るその他の電線類は地中化されていた。	H 12.6.22
 <p>(平成 26 年4月 14 日現地確認)</p>					
北海道警察本部調査結果			札幌市調査結果		
<p>(1) 残存理由及び経緯</p> <p>関係書類等が存在しないため理由及び経緯については不明であるものの、当該箇所は信号機の配線地中化整備後、新規に光ビーコンの設置を行ったものであるところ、トランス等の地上機器等により管路の敷設が困難な状況であったためと考えられる。</p> <p>(信号機については、昭和 53 年9月 1 日運用)</p> <p>(平成 13 年 11 月配線地中化工事(平成 13 年度事業)、平成 14 年度光ビーコン設置工事)</p>			<p>当該箇所は、平成 13 年度に電線共同溝整備を行っている。架空線が結んでいる車両感知器の製造番号が平成 14 年となっているため、電線共同溝工事後に、警察により設置されたと思われる。</p> <p>地中化を実施するか否かについては、今後検討していく。</p>		
<p>(2) 入溝についての連絡調整の実施状況</p> <p>関係書類等が存在しないため不明である。</p>					
<p>(3) 今後の改善予定</p> <p>道路管理者等において必要な管路を敷設した場合は配線地中化工事を実施する予定である。</p>					

(注) 当局の調査結果による。

事例7 指定道路上にある信号機と、指定道路と交差する未指定の道路上にある信号機を結ぶ通信事業者の架空線が、指定道路上を横断して残存しているもの

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	道道 3.4.55 琴似・栄町 通	札幌市西区八軒2条東1丁目～同市同区八軒2条西1丁目（八軒2・3東1西1交差点）	横断線	八軒2条東1丁目に設置された信号機と、交差する未指定の道路上にある信号機（八軒2条西1丁目に設置）を結ぶ通信事業者の架空線が指定道路上を横断。	H13.5.7



（平成 26 年 4 月 30 日現地確認）

（注）当局の調査結果による。

事例8 テレビの難視聴解消ケーブルが指定道路上を横断して残存しているもの（計2事例）

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	市道 3.1.2 大通	札幌市中央区 大通西20丁目 (大通西19・大通西20交差点)	横断線	当該交差点の西20丁目側において、当該交差点で大通と交差する未指定の道路上にある2本の電柱間に上架されているテレビの難視聴解消ケーブルが、当該道路上を横断。	H17.4.6



(平成26年5月29日現地確認)

(注) 当局の調査結果による。

(上記事例のほか同様1事例)

市町村	路線	住所	事例概要	事例詳細	道路指定年月日
札幌市	道道 3.4.55 琴似・栄 町通	札幌市西区八 軒6条東1～ 同市同区八軒 6条西1	横断線	八軒6条東1丁目にある民家と八軒6条西1丁目にあるビルの間を結ぶテレビの難視聴解消ケーブルが、当該道路上を横断。 なお、ビルの前には、民地への引込用の柱状型機器(街灯に装備)が設置されている(H26.4.30 現地確認)。	H11.10.6

(注) 当局の調査結果による。

4 電線共同溝の管理状況

(1) 電線共同溝の入溝

通 知	説明図表番号
<p>ア 入溝の促進</p> <p>電線共同溝の入溝については、平成17年12月22日付けで国土交通省道路局路政課道路利用調整室課長補佐等から発出された事務連絡「無電柱化の推進に向けた電線共同溝の管理等の徹底について」において、「未入溝となっている占用予定者に対しては、未入溝理由を適切に把握するとともに、入溝が促進されるよう努められたい。」としているなど、道路管理者は、電線共同溝の有効利用の促進を図ることが求められている。</p> <p>また、平成23年12月27日に津波災害対策編など防災基本計画が一部修正され、「国は、災害時における情報通信の重要性にかんがみ、災害時の通信手段を確保するため、通信ケーブル・CATVケーブルの地中化の促進を図るものとする。」と定められた。</p> <p>今回、北海道開発局札幌開発建設部が札幌市内に設置している5か所の電線共同溝（一般国道5号創成川、一般国道36号薄野東、一般国道36号豊平、一般国道36号豊平第2及び一般国道230号石山通）において、平成21年度及び22年度に電線共同溝の占用許可を受けた延べ39占用者85件を対象として、その後における入溝状況を調査したところ、当局の調査日（平成26年6月16日）現在、電線を入溝していないものが延べ25占用者47件（55.3%）みられた。</p> <p>この47件について占用許可日から当局調査日までの未入溝期間をみると、平成21年度に占用許可を受けた28件では、4年4か月が24件（85.7%）、4年2か月が4件（14.3%）となっており、また、22年度に占用許可を受けた19件では、3年6か月が3件（15.8%）、3年4か月が12件（63.1%）、3年3か月が4件（21.1%）となっており、いずれも長期間未入溝の状態となっている。</p> <p>このような状況について、札幌開発建設部は、未入溝はそれぞれ占用者の事情によるものであるとの理由から、入溝時期の確認等は行っていないとしているが、道路管理者は、電線共同溝を管理し、利用の促進及び災害時の通信手段の確保を図る立場から、占用予定者の入溝計画を把握すべきものと考ええる。</p>	<p>表4-(1)-①</p> <p>表4-(1)-②</p>
<p>イ 入溝に関連する事務処理等</p> <p>電線共同溝を適切に管理するために、道路管理者は、電共法等に基づき、占用者に所要の手続を行わせるとともに、管理台帳に必要事項を記載し、その実態を正確に把握しておく必要がある。</p> <p>今回、北海道開発局札幌開発建設部管内の5か所の電線共同溝について管理状況等をみると、正式な申請書が提出されないまま占用許可を行</p>	<p>表4-(1)-③</p>

ったが、ケーブル入溝後3年以上が経過した当局調査日時点においても敷設工事届が提出されず、管理台帳にも掲載されていないものが4件（一般国道36号豊平電線共同溝：占有者はマンション3者、ホテル1者の4者）みられた。

したがって、北海道開発局は、占有者の未入溝理由を適切に把握するとともに入溝が促進されるよう努め、現に電線共同溝に入溝済みとなっている占有者に対しても、電共法等の適正な運用を図る観点から所要の指導を行う必要がある。

表4-(1)-① 調査対象電線共同溝において平成21～22年度に占用許可を受けた件数
に対する電線を敷設していない件数

電線 共同溝名	占有者名	許可件数 (件)	うち 未入溝件数 (件)	未入溝率 (%)	備考(占有許可申請書 記載の入溝予定等)
一般国道5 号 創成川	F	4	0	0	
	G	4	1	25	
	H	5	3	60	
	B	3	3	100	平成19年度1条、21年 度1条 記載なし1条
	A	5	5	100	サービス加入者が増 え次第敷設
	I	3	3	100	平成22年度1条、23年 度以降1条
	J	1	0	0	
	K	1	0	0	
	L	1	0	0	
	(小計) 9 占有者	27	5 占有者15	55.5	
一般国道36 号 薄野東	F	3	0	0	
	G	3	0	0	
	H	3	0	0	
	B	2	2	100	平成21年度、 記載なし
	A	3	3	100	サービス加入者が増 え次第敷設
	M	2	2	100	平成22年度
	C	2	1	50	記載なし
	J	3	3	100	平成21年度
	(小計) 8 占有者	21	5 占有者11	52.4	
一般国道36 号 豊平	F	2	0	0	
	G	2	0	0	
	H	2	0	0	
	B	2	2	100	平成22年度
	A	2	2	100	サービス加入者が増 え次第敷設
	M	1	1	100	平成22年度
	C	2	1	50	記載なし
	J	1	1	100	平成22年度
	(小計) 8 占有者	14	5 占有者7	50.0	
一般国道36 号 豊平第 2	F	2	0	0	
	G	2	0	0	
	H	2	2	100	平成21年度1条
	B	2	2	100	書類保存の有無が不 明
	A	2	2	100	サービス加入者が増 え次第敷設
	M	1	1	100	平成22年度

一般国道 230号 石山 通	K	1	1	100	平成27年度
	(小計) 7 占有者	12	5占有者8	66.7	
	F	2	0	0	
	G	2	0	0	
	H	2	1	50	
	A	2	2	100	サービス加入者が増 え次第敷設
	M	1	1	100	平成22年度
	C	1	1	100	記載なし
	N	1	1	100	平成22年度1条
(小計) 7 占有者	11	5占有者6	54.5		
5 電線共同溝	計 39占有者	85	25占有者47	55.3	

(注) 本表は札幌開発建設部が作成した電線共同溝管理台帳等に基づき当局で作成した。

表4-(1)-② 占用許可日から当局調査日 (H26. 6. 16) までの期間別未入溝件数

占用許可 年度	占用許可日から 調査日までの期間	創成川	薄野東	豊平	豊平 第2	石山通	計 (件)	割合 (%)
平成21	4年4か月	15		3	4	2	24	85.7
	4年2か月		4				4	14.3
計		15	4	3	4	2	28	100.0
22	3年6か月		3				3	15.8
	3年4か月			4	4	4	12	63.1
	3年3か月		4				4	21.1
計			7	4	4	4	19	100.0

(注) 本表は札幌開発建設部が作成した電線共同溝管理台帳等に基づき当局で作成した。

表4-(1)-③ ケーブル入溝後3年以上が経過した当局調査日 (H26. 6. 16) においても敷設工事届が提出されず、管理台帳にも掲載されていない事例

占有 者名	占用許可申請	占用許可 (許可番号)	電線敷設	敷設工事届出書	占用料	管理 台帳
O	申請書に日付及び收受印なし	22. 2. 15 (第5348号)	22年 3月	未提出	未徴収	未記載
P	申請書に日付及び收受印なし	22. 2. 15 (第5349号)	23年 3月	未提出	未徴収	未記載
Q	未提出	22. 2. 15 (第5350号)	23年 3月	未提出	未徴収	未記載
R	申請書に日付及び收受印なし	22. 2. 15 (第5351号)	22年 3月	未提出	未徴収	未記載

(注) 当局の調査結果による。

(2) 電線共同溝の保安

通 知	説明図表番号
<p>電線共同溝は、電線を地中に埋設するための施設として道路管理者が整備している。</p> <p>通常、電線共同溝の入溝者は、道路管理者が定める電線共同溝管理規程等により当該施設を維持管理する道路管理者のほか、電線の入溝敷設工事を行う占有者、当該工事関係者などに限られている。</p> <p>これは、故意に電線共同溝に入溝した者が当該施設やライフラインの一翼を担う電線に損害を与えた場合、国民生活に深刻な影響を及ぼすこととなることから規制されているものであり、このためにも、道路管理者に電線共同溝を適切に管理することが求められている。</p> <p>また、平成17年12月22日付けで国土交通省道路局路政課道路利用調整室課長補佐等から発出された事務連絡「無電柱化の推進に向けた電線共同溝の管理等の徹底について」では、道路管理者は「マンホール部等への入溝に必要な鍵等を適切に管理するなど保安管理の徹底を図りたい。」としている。</p> <p>北海道開発局が管理する国道において、電線共同溝の鍵の借受及び返却を行う場合、鍵の借受者は、電線共同溝保安細則に定める「電線共同溝・情報ボックス鍵貸与申請書」に借受者の住所・氏名、鍵使用場所、鍵の使用責任者、入溝責任者の氏名、会社名、連絡先、鍵の種類、刻印番号などの必要事項を記入し、道路事務所長の承認を受けた後、同じく、電線共同溝保安細則に定める「電線共同溝・情報ボックス鍵貸出簿」に貸出日時、借受者の氏名、会社名、連絡先、鍵番号などの必要事項を記載し、道路事務所管理課から鍵の貸出しを受けることとなっている。調査対象とした札幌道路事務所は、鍵貸与申請書を受理した場合、申請日当日、遅くとも翌日には承認書を発行するようにしているが、実際の鍵の貸出日は、承認日以降で、申請者の都合によるとしている。</p> <p>また、鍵を返却する場合、返却者は電線共同溝保安細則に定められている「電線共同溝・情報ボックス鍵返納届」に返却者の住所・氏名、鍵の種類、刻印番号、貸与日時など必要事項を記入した上、道路事務所長の確認を受け、その後、「電線共同溝・情報ボックス鍵貸出簿」に返却日時を記入することとなっている。</p> <p>今回、札幌道路事務所が管理する札幌市内に所在する6か所の電線共同溝（一般国道5号創成川、一般国道36号薄野東、一般国道36号豊平、一般国道36号豊平第2、一般国道230号石山通及び一般国道12号北一条東第2）について、平成25年度の電線共同溝の鍵の管理状況を調査したところ、以下のような状況がみられた。</p>	表4-(2)-①

<p>① 平成25年度の「電線共同溝・情報ボックス鍵貸与申請書・返納届」91件をみると、下請業者等から鍵が返還されていることは確認できるものの、返却者の住所・氏名等が記載された鍵返納届を提出し、道路事務所長の確認を受けていないものが10件（11%）みられた。</p> <p>② この10件のうち9件（90%）は、「電線共同溝・情報ボックス入溝（作業）完了届」も未届となっている。</p> <p>このことは下請業者が鍵の貸与、返却を行っている場合が多いことによるとみられる。</p> <p>したがって、北海道開発局は、電線共同溝の保安の徹底及び適正な入出溝の励行確保を図る観点から、占有者に対する鍵返納届及び入溝（作業）完了届の確実な提出に関する指導を的確に行い電線共同溝の管理に万全を期する必要がある。</p>	<p>表4-(2)-②</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

表 4-(2)-① 調査対象機関における電線共同溝の鍵保管に係る根拠規定等

調査対象機関名	電線共同溝の鍵保管に係る根拠規定及びその内容
札幌開発建設部	<p>・札幌開発建設部電線共同溝保安細則 第 2 条（入溝時の措置）</p> <p>第 1 項： 入溝に必要な鍵は、当該電線共同溝の維持管理を担当している<u>道路事務所長が保管するものとし、必要に応じて占有者に鍵を貸与することができるものとする。</u></p> <p>なお、占有者は鍵の使用責任者を定め、<u>所長に鍵の貸与を申請（様式-1：電線共同溝・情報ボックス鍵貸与申請書）し、電線共同溝鍵貸出簿（様式-2）に必要事項を記入の上、鍵の使用責任者が鍵の貸与を受けるものとする。</u>その際、次の各号を遵守しなければならない。</p> <p>一 鍵の使用責任者は、貸与された鍵の保管に十分な措置を執り、許可された目的以外に使用しないこと。</p> <p>二 鍵は、遠方での作業の場合等所長が特別に指示した場合を除き、入溝期間中毎日貸与し、毎日返納すること。ただし、休日、夜間等やむを得ない場合は、所長が定める期日までに返納すること。</p> <p>三 鍵を紛失した場合は、関係する鍵の取り替え費用を負担するものとする。</p>

（注）札幌開発建設部が定める電線共同溝保安細則に基づき当局で作成した。

表 4-(2)-② 電線共同溝の鍵返納届が提出されていない事例（平成25年度）

電線共同溝名 （調査対象件数）	占有者名	鍵貸与 申請日	鍵返納届 提出状況	左に係る入溝（作 業）完了届提出状 況
一般国道 36 号 豊平（全 32 件）	A	25.10.28	×	×
	S	25.8.27	×	×
	F	25.7.23	×	○（25.8.23）
	G	25.7.11	×	×
一般国道 36 号 薄野東（全 7 件）	T	26.3.20	×	×
一般国道 36 号 豊平第 2（全 22 件）	G	25.9.10	×	×
	G	25.10.24	×	×
	T	26.1.10	×	×
一般国道 5 号 創成川（全 14 件）	G	25.5.27	×	×
一般国道 12 号 北一条東第 2（全 8 件）	G	25.10.3	×	×
一般国道 230 号 石山（全 8 件）	未提出事例なし	—	—	—
計 6 電線共同溝 （全 91 件）	延べ 10 占有者	—	10 件 （11%）	左のうち 9 件

（注）当局の調査結果による。