

無電柱化対策に関する調査の結果に基づく通知

平成 26 年 8 月

総務省近畿管区行政評価局

第1 調査の目的等

1 目的

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。

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（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及び個別事業の実施状況を調査し、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、電線等を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

2 対象機関

（1）調査対象機関

警察庁近畿管区警察局、総務省近畿総合通信局、経済産業省近畿経済産業局、経済産業省中部近畿産業保安監督部近畿支部、国土交通省近畿地方整備局

（2）関連調査等対象機関

西日本電信電話株式会社、大阪府、京都府、大阪市、堺市、京都市、京田辺市、関西電力株式会社、関係団体等

3 担当部局

近畿管区行政評価局 第一部第2評価監視官室

京都行政評価事務所 評価監視官室

4 調査実施時期

平成26年4月～8月

第2 調査結果

1 把握した電線共同溝への電線類未敷設、電柱等未撤去箇所に対する対応の実施

国土交通省は、無電柱化の一層の計画的、効果的な推進のために、各地方整備局に対して、「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」（平成17年12月22日付け事務連絡）を发出し、この中で、電線共同溝事業は、電線共同溝整備後に電線類が地中化され電柱が撤去されてはじめて効果が発現するものであることから、①整備計画に基づきできるだけ速やかに電線類が入溝されるよう努めること、②整備計画に記載された敷設予定時期を過ぎても未入溝となっている占用予定者に対して、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ることを示している。

また、同事務連絡では、管下の道路管理者に対し、この旨を周知することとされており、これを受けて、近畿地方整備局は、平成18年2月20日開催の「第17回大阪府電線類地中化地方部会」において、当該事務連絡を資料として配付し、当該部会構成員に周知している。

今回、当局が調査対象とした近畿地方整備局大阪国道事務所、大阪府（枚方土木事務所）、大阪市及び堺市における電線共同溝事業実施後の架空線、電柱等の撤去のための取組状況について調査したところ、大阪国道事務所、大阪府、大阪市においては電柱等撤去のための抜柱会議が開催されているが、大阪国道事務所及び大阪市において、次の状況がみられた。

一方、大阪府（枚方土木事務所）では、抜柱会議を適宜開催し、平成22年度から23年度にかけて電線共同溝事業が完了した路線が7路線あるが、いずれも、26年度末までに電柱等の撤去が完了する予定となっており、堺市では、抜柱会議等は開催されておらず、個別連絡等により対応している。

(1) 大阪国道事務所

大阪国道事務所では、同事務所が管理する直轄国道において、道路管理者と電線管理者等が電線共同溝事業実施済みの箇所に係る架空線、電柱等の撤去に向けた情報を共有し、その推進を図るため、1年に1度、関西電力株式会社（以下「関電」という。）、西日本電信電話株式会社（以下「NTT西日本」という。）等の電線管理者を招集し、「大阪国道管内電線共同溝整備済み箇所における無電柱化の推進に係る関係者打合せ」を開催している。

平成25年7月22日に行った同打合せ（行政機関及び電線管理者6社が出席）についてみると、大阪国道事務所では、関電及びNTT西日本（一次占用者）に対して、電線共同溝事業実施済み8路線49か所の箇所ごとに、電柱の撤去状況、撤去できない要因等を提出させている。

同事務所では、これに基づき、電柱等撤去時期を明確にできない場合には、必要に応じて、道路管理者と電線管理者間で電柱等撤去に向けた協議・調整を行うこととしている。

今回、近畿管区行政評価局（以下「管区局」という。）が当該打合せの対象となった上記49か所について、電柱等の撤去の状況等を調査したところ、電柱撤去時期が未定の箇所（電柱が一部残置されている9か所を含む）が17か所（同：34.6%）となっており、このうち、占用許可後5年以上を経過し、長期を要している箇所は15か所あり、うち1件は次のとおりである。

「国道26号高石電線共同溝整備事業」（電線共同溝整備済み延長3,260m）は、平成12年12月1日に電線共同溝に係る占用許可が電線管理者（関電及びNTT西日本）に交付されているが、当該電線共同溝と民家との間に大型水路があるため、当該民家への引込み管路の工事ができず、占用許可後12年が経過した平成25年7月1日現在、事業を実施した箇所の電柱49本が撤去できていない。

これについて大阪国道事務所では、当該箇所に対しては、電線管理者と電柱の撤去等について協議等を行っているが、現在まで引込み管路の工事ができなかった理由については、当時の事情がわからず不明としているものの、これまで、電線管理者との間で、引込み管路の施工方法や経費負担等において合意が得られなかったのではないかとしている。

また、電柱が撤去されていない17か所の主な要因等について、道路管理者及び電線管理者から聴取した結果は次のとおりである。

- ① 引込み管路の追加施工箇所に係る対応調整中のもの 7か所

電線管理者が施工することとなっている引込み管路が未施工のため、電線共同溝への電線類の敷設が未了で、電柱等の撤去までに至っていない。この理由について、大阪国道事務所では、これまで、電線管理者及び道路管理者が協議等を行ってきたものの、施工方法等の調整が整わなかったとしている。

② 沿道住民の同意が得られないもの 3か所

電線管理者では、引込み管路設置に係る沿道住民等の同意取得や電線類の入溝による電源切替時の停電の調整に難航しており、電柱等の撤去が遅延しているとしている。

なお、電線管理者（関電及びNTT西日本）では、電線共同溝事業が実施、電柱等の撤去を円滑に行うためには、電線共同溝事業に不可欠な地上機器の設置や民地への引込み管路の設置に係る沿道住民の同意取得も重要であることから、沿道住民等への周知について、工事施工前に行われる道路管理者の住民説明会等でも、可能な限り、これらに係る周知ができるよう機会を設けてほしいとの要望があった。

(2) 大阪市

大阪市では、電線共同溝事業実施済み箇所電柱等の撤去状況を把握するため、年2回、同市関係部署及び電線管理者を参集して、「電線共同溝早期抜柱会議」を開催している。

平成25年度の同会議（行政機関及び電線管理者8社が出席）には、第6期無電柱化推進計画に登載された電線共同溝事業対象箇所のうち、事業完了及び事業中の110か所（一部事業着手の箇所を含む。）について、同市建設局道路部道路課が関電及びNTT西日本（一次占有者）に対して、電柱撤去予定時期及び電柱が撤去できない要因等を提出させ、電柱等の撤去に係る情報を関係者間で共有しているとしている。

同会議で提示された110か所のうち、電線共同溝の整備が完了した65か所、及び電線共同溝は整備を終えたものの、当該箇所に隣接して引き続き電線共同溝事業を行う予定であった箇所の同事業が当面休止となった6か所の計71か所について、電柱等の撤去状況を調査したところ、15か所（調査した71か所に対する割合：21.1%）において、電柱等の撤去時期が未定となっている。

これら15か所のうち、電柱等が撤去できない主な要因等は次のとおりである。

○ 引込み管路、連系管路の追加施工が必要なもの 12か所（うち、隣接する電線共同溝事業の休止により電線類の敷設に連系管路の設置が必要なもの 6か所）。

電線管理者では、電線類の敷設には管路の追加施工が必要としているが、大阪市では、電線管理者から管路施工の依頼があった場合には、その都度対応しているものの、予算確保の問題もあり、即座の対応は難しいとしている。

〔所見〕

したがって、近畿地方整備局は、電柱等の早期撤去を図るために、次の措置を講ずること。

抜柱会議等により、電線類の未敷設、電柱の未撤去等の進捗状況等を把握するとともに、電線共同溝整備計画に沿って早期に電線共同溝への電線類の敷設、電柱等の撤去が図られるよう、更に道路管理者及び電線管理者が連携・調整を密にして双方が協働で取り組むこと。

2 無電柱化の計画的推進のための住民への周知等

国は、昭和61年度から6期にわたり電線類の地中化、無電柱化を進めてきており、近畿地区では近畿地区無電柱化協議会（以下「協議会」という。）等において無電柱化推進箇所を定めた第6期の推進計画（平成21年度～25年度）を策定し、その推進を図ってきている。しかし、無電柱化事業が行われた箇所で、沿道住民が引込み管路の設置に同意しない等により電柱の撤去が進まない事例も発生しているなど、無電柱化に対する住民の理解十分ではない状況である。

このため、無電柱化を計画的に推進するためには、広く住民に対して、無電柱化の目的、効果等を周知・啓発し、理解を得ることが不可欠である。

今回、管区局及び京都行政評価事務所（以下「評価事務所」という。）が無電柱化に係る住民への周知等の状況を調査したところ、次のとおり、それぞれに改善を要する状況がみられた。

(1) 管区局の調査結果

ア 無電柱化の効果等に係る住民への周知等

住民に対する無電柱化の効果等に係る普及啓発について、協議会事務局である近畿地方整備局及び大阪府無電柱化地方部会（以下「部会」という。）事務局である大阪府では、各構成員がそれぞれの立場で、ホームページ等において無電柱化事業の効果や実績等について情報提供を行い、周知・啓発等を行っているとは認識しているとしている。

今回、調査した近畿地方整備局、大阪国道事務所、大阪府、大阪市及び堺市における、無電柱化の目的、効果等についての住民への周知・啓発状況（ホームページの掲載内容）について調査したところ、大阪国道事務所、大阪府及び大阪市においては、それぞれのホームページに、無電柱化の効果や整備事例等が掲載されていたが、近畿地方整備局及び堺市では、次のとおりであった。

(ア) 近畿地方整備局

近畿地方整備局では、同局ホームページの道路部のページに、電線類地中化の現状・役割（効果等）、電線類地中化計画、電線共同溝の説明等について掲載している。

しかしながら、①電線類地中化の現状として紹介している電線類地中化率の国際比較では、日本国内における地中化率が1998年（平成10年）時点の数値と古い、②掲載されている国の推進計画が第4期の「新電線類地中化計画」（平成11年度～15年度）となっているなど、掲載内容が更新されていない。

(イ) 堺市

堺市では、無電柱化事業の効果や実績等について、住民に対する周知は特に行われていない。

イ 推進計画の公表

協議会及び部会では、策定した第6期無電柱化推進計画（実施予定箇所）について公表は行っていない。

公表していない理由について、協議会事務局では、住民から予定箇所に係る照会等が特段ないこと等を挙げている。

また、公表する場合には、推進計画をそのまま公表すると整備予定箇所が判明し、その後の、予算措置や地元との調整等により事業が実施できない場合の対応が難しいことも予想されることから、箇所名は伏せて全体の箇所数や整備延長数にするなど、公表内容は検討する余地があるとしている。

部会事務局では、過去の整備例や制度・仕組みをPRすることは、無電柱化を推進していく上で効果的と考えるが、具体的な箇所名を公表すると、沿線住民等に期待を持たせるとともに、推進計画が5か年での整備を確約するものではなく、予算措置等の理由で実施できなかった場合、今後の事業に影響をきたす場合もあるとしている。

また、今回、調査した近畿地方整備局、大阪府、大阪市及び堺市は、上記と同じ理由から、いずれも第6期推進計画の実施予定箇所等を公表しておらず、大阪国道事務所は、毎年度、当該年度に実施する無電柱化事業（平成26年度は10か所）に係る路線名、事業名、延長、箇所名（市町村）を公表しているが、今後の予定箇所等については公表していない。

しかし、推進計画を公表することは、無電柱化の取組について関係住民の理解を得て、計画的かつ円滑な事業実施を図るためには必要と思われる。

(2) 評価事務所の調査結果

ア 無電柱化の事業に関する周知状況

調査対象機関における無電柱化の事業に係る公表状況を調査したところ、いずれの機関も「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」（平成7年法律39号）に基づく道路指定については、官報等で公示を行っている。

京都国道事務所では、第6期無電柱化推進計画（平成21年度から25年度）において23か所を無電柱化の計画箇所としており、このうち14か所について事業を実施している。また、京都市では、同推進計画において30か所を計画箇所としており、うち14か所について事業を実施している。

京都府は、第6期無電柱化推進計画における4か所の事業着手予定のうち、2か所の事業が完了しており、事業完了した2か所の成果をホームページで公表している。

なお、京田辺市は、土地区画整理事業の一環で無電柱化の事業を4か所で実施しているのみであったこともあり、特に公表は行っていないが、本年9月に事業が完了予定であることから、その時点で公表等の実施を検討することとしている。

京都府及び京田辺市を除く2機関における無電柱化事業に係る公表状況を比較したところ、京都市では、同市が実施している事業については、原則として、市民に公開する方針であるため、同市が管理する道路のうち第6期（平成21年度から25年度）に事業着手を目指している箇所について、「無電柱化候補路線について」として、また、無電柱化の事業の概要と同時に過去の整備実績（管路延長）などを「京都市の無電柱化」として、さらに無電柱化が完了した事業についても事業効果を周知すること等を目的として、ホームページで公表している。このように京都市では、市民にとって無電柱化の事業に係る情報が得やすいものとなっている。

一方、京都国道事務所では、毎年度、同事務所の業務全般の周知を目的として事業概要を作成しホームページで公表しており、同事業概要の中には、当該年度に実施する無電柱化の事業に係る①路線名、②区間、③整備延長などの情報は公表しているが、当該期に事業着手を予定している無電柱化の計画箇所までは公表していない。

これについて、京都国道事務所では、無電柱化の事業について、実施中の事業をホームページにより情報提供しているが、当該事業の基本となる無電柱化の事業に係る計画については、予算の確保や地元の調整などが整っていない箇所が含まれていること等から公表していない。同計画は、円滑な事業実施及び外部からの評価、検証を可能とするために一般へ周知することが必要であると考えられる。

イ 無電柱化推進計画の公表状況

協議会及び京都府無電柱化協議会（以下「部会」という。）では、いずれも無電柱化推進計画を公表しておらず、その理由について、i) 無電柱化推進計画は、そもそも事業を実施するための手続の一環として策定されているものであり、外部に公表するものとして策定されていないこと、ii) 実施予定箇所が計上された段階では予算の確保や地元調整ができておらず、この段階で同計画を公表すると、無用の混乱を招くおそれがあり、公表は各道路管理者が判断することとしていることなどを挙げている。

しかしながら、同計画は、第6期中に着手する事業として、近畿管内又は京都府内における無電柱化事業関係機関において承認されたものであり、これを公表することは、両会議における関係者の合意内容を周知し、近畿管内等における無電柱化の取組方針を示すことになり、その意義が大きいと考えられる。

また、無電柱化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を促進することになり、事業を円滑に進める上で有効であるとみられる。

さらに、京都府内では、京都市が、行政機関が策定する計画は原則として公表すべきであるとの考えから、同計画のうち京都市分のみを予算等事業着手の環境が整った路線から着手するとの説明を加えた上でホームページ上において公表しているが、混乱など公表したことによる支障は生じていないとしている。

〔所見〕

したがって、近畿地方整備局は、無電柱化に係る住民の理解を深め、無電柱化を計画的に推進するために、次の措置を講ずること。

- ① 自らのホームページで公表している無電柱化に係る内容を更新すること。
- ② 協議会事務局である近畿地方整備局は、無電柱化の効果等の周知等を行っていない構成員に対して、協議会等の機会を活用して住民に周知等を行うよう助言・支援に努めること。

- ③ 近畿地方整備局は、路線・箇所名、整備予定延長、事業実施予定時期等を明示した無電柱化事業の計画を管内の国道事務所ごとに公表に努めるとともに、協議会事務局である近畿地方整備局は、構成員に対して、協議会等の機会を活用して、各構成員の上記内容の推進計画の公表について検討するよう助言・支援に努めること。

さらに、近畿地区、大阪地区、京都地区等の無電柱化事業の全体像が分かるよう、協議会及び各部会において承認された推進計画の概要の公表について、関係者に働きかけるなど、必要な措置を検討すること。

3 大規模災害等の発生に備えた緊急交通路等の無電柱化の促進

大阪府防災会議（事務局：政策企画部危機管理室防災企画課）では、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第40条に基づき、大阪府地域防災計画を策定し、大阪府及び市町村は、災害時の応急活動を迅速かつ的確に実施するため、緊急交通路を選定することとされている。

これを受けて、大阪府では、府県間を連絡する主要な道路、府域の広域防災拠点、後方支援活動拠点等を連絡する主要な道路及び接続道路等を広域緊急交通路に選定し（自動車専用道路22路線及び一般道路89路線）、このうち、災害発生直後における災害応急対策にあたる緊急通行車両等の通行を最優先で確保するための道路として、「重点14路線」（すべて一般道路で、国道9路線及び大阪府道5路線）を選定している。

また、京都府内では、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と府知事が指定する指定拠点（地方公共団体の庁舎や指定行政機関、備蓄拠点等）を連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する緊急輸送道路が指定されている。

今回、大規模災害発生時における応急対策の確保の観点から、重点的、優先的に無電柱化事業を実施すべきと思われる緊急交通路に係る無電柱化の状況について調査したところ、次のとおり、無電柱化の実績が低調となっている。

(1) 管区局の調査結果

調査対象の大阪国道事務所、大阪府、大阪市及び堺市における緊急交通路に係る無電柱化の状況は、次のとおりである。

- ① 近畿地方整備局管内
広域緊急交通路の道路延長15,731kmに対して、無電柱化済み道路延長は2,157km（13.7%）
- ② 大阪府内
広域緊急交通路の道路延長1,862kmに対して、無電柱化済み道路延長は473km（25.4%）
- ③ 大阪国道事務所
広域緊急交通路の道路延長217.7kmに対して、無電柱化済み道路延長は79.7km（36.6%）
- ④ 大阪府
広域緊急交通路の道路のべ延長792kmに対して、無電柱化済み道路のべ延長は29.4km（3.7%）
- ⑤ 大阪市
広域緊急交通路の道路延長119.4kmに対して、無電柱化済み道路延長は38.5km（32.2%）
- ⑥ 堺市
広域緊急交通路の道路延長85kmに対して、無電柱化済み道路延長は1.4km（1.6%）

また、第6期推進計画の予定箇所の中で「重点14路線」に該当する箇所が計12か所挙げられ、このうち半分の6か所（大阪国道事務所で3か所、大阪府で2か所、大阪府で1か所）は、順次無電柱化を図るとして推進計画に挙げられているものの、電線共同溝事業を実施するまでに至っていない。

これについて、大阪国道事務所、大阪府、大阪市及び堺市では、無電柱化事業実施において、緊急交通路の箇所は留意するものの、無電柱化された道路のネットワーク（接続）等を考慮しながら予算の範囲内で事業を実施していること、電線管理者との未合意箇所があること等から、こ

れら緊急交通路の中には、無電柱化事業が実施されていない箇所があるとしている。

(2) 評価事務所の調査結果

国土交通省の平成 24 年度におけるデータを基に、緊急輸送道路に係る無電柱化の状況を比較したところ、近畿地方整備局管内の無電柱化は、14.1 パーセントとなっている。

しかし、近畿管内の状況をみたと、大阪府内の無電柱化は 473 キロメートルで全体の 25 パーセントであるのに対し、京都府内では 153 キロメートルで全体の 7 パーセントとなっており、整備が急がれているものとみられる。

〔所 見〕

したがって、協議会事務局である近畿地方整備局は、大規模災害発生時における応急対策の確保の観点から、無電柱化推進計画の策定及び無電柱化事業実施に当たり、緊急交通路・緊急輸送道路を重点的、優先的に行う箇所として電線管理者等の協力の下合意を図り、協議会・部会の構成員がこれに沿って計画的に無電柱化を図ることについて協議する必要がある。

4 個別事業の実施状況

(1) 電線共同溝整備後等における無電柱化の計画的かつ速やかな実施

ア 管区局の調査結果

(ア) 電線共同溝事業による無電柱化の状況

国土交通省は、無電柱化の一層の計画的・効果的な推進のために、各地方整備局に対して、「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」(平成 17 年 12 月 22 日付け事務連絡)を発出し、次のことを示している。

- ① 電線共同溝整備計画の策定について、電線共同溝の整備等に関する特別措置法第 5 条に基づき行うこととされており、建設中に当該計画を変更する必要がある場合には変更を行い、適切に策定すること。
- ② 整備計画には、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法の施工について（通達）」(平成 7 年 8 月 9 日付け建設省政発第 75 号)において、各占用予定者の電線敷設予定時期等を定めることとされていることから、敷設予定時期を具体的に明記するよう努めること。
- ③ 電線共同溝事業は、電線共同溝整備後に電線類が地中化され電柱が撤去されてはじめて効果が発現するものであることから、無電柱化推進協議会等を活用するなどにより、電線共同溝整備後は整備計画に基づきできるだけ速やかに電線類が入溝されるよう努めるほか、整備計画に記載された敷設予定時期を過ぎても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ること。

また、同事務連絡では、管下の道路管理者に対し、この旨を周知するとされており、これを受けて、近畿地方整備局は、平成 18 年 2 月 20 日開催の「第 17 回大阪府電線類地中化地方部会」において、当該事務連絡を資料として配付し、部会構成員に周知している。

今回、当局が、大阪国道事務所、大阪府、大阪市及び堺市が管理する路線で、第 5 期無電柱化推進計画（平成 16 年度～20 年度）に挙げられ、かつ、電線共同溝事業を終えているもの 19 か所（大阪国道事務所：7 か所、大阪府：3 か所、大阪市：8 か所、堺市：1 か所）を選定し、電線類の電線共同溝への敷設、電柱の撤去等について調査したところ、次のことから、現在、電線共同溝への敷設、電柱の撤去等が行われておらず、電線共同溝整備計画に沿ったものとなっていない。

- ① 電線共同溝事業完了後、電線共同溝占用許可を出すまでに 2 年以上を要し、電線管理者が電線類の電線共同溝への早期敷設に支障があるもの：大阪国道事務所 調査した 7 か所中 5 か所、大阪市 調査した 8 か所中 3 か所
大阪国道事務所及び大阪市では、電線共同溝事業完了から電線管理者に電線共同溝の占用許

可（電線共同溝の整備等に関する特別措置法第10条第1項）を与えるまでの期間を調査したところ、2年以上要しているものが、大阪国道事務所では7か所中5か所（2年以上3年未満：2か所、3年以上4年未満：2か所、4年以上：1か所）、大阪市では8か所中3か所（2年以上3年未満：3か所）みられ、電線管理者による電線共同溝への早期の敷設の支障となっている。

この理由について、大阪国道事務所では、占用許可を出すためには、事業完了後に電線共同溝に収容する物件（入線）の敷設状況等を図面にした「管理台帳」を作成する必要があるが、工事施工事業者から提出された各図面（平面図、横断図、縦断図、柵展開図等）の整合性のチェック等に、データが膨大なことから長期間を要していること、信号線や民地への引込み管路の調整等も要因としている。

大阪市では、事業実施路線が多く、管理台帳作成に係る配管等の確認・精査等に時間を要したためとしている。

- ② 事業完了後に管路不具合、引込み管路の追加施工が必要な箇所等が判明し、電線管理者が電線共同溝に敷設等できないもの：大阪国道事務所 調査した7か所中5か所、大阪市 同8か所中4か所

大阪国道事務所及び大阪市では、電線管理者による敷設工事において管路不具合又は追加施工箇所が必要な箇所判明し、敷設工事が中断中、あるいは道路管理者と管路改修等を協議中としているものが、大阪国道事務所7か所中5か所（管路不具合：3か所、引込み管路の追加施工が必要：2か所）、大阪市では8か所中4か所（いずれも引込み管路の追加施工が必要な箇所）みられた。また、これらは、工事改修等による費用負担の増、掘削工事による掘り返しにもつながる。

管路不具合の主な発生原因について、大阪国道事務所では、電線共同溝に管路を敷設した後における、大雨等により土砂が管路に流入したことによる管路の閉塞、管路を敷設する歩道上の車両通行等による管路屈曲等のケースがあるとしている。

また、引込み管路の追加施工が必要な箇所が発生する主な原因について、大阪国道事務所では、引込み先の住民から管路引込みの同意が得られない場合や施工後に民地が分筆された場合等に引込み管路施工が必要な箇所が発生する等のケースがあるとしている。

なお、大阪国道事務所では、上記5か所のうち3か所については、電線管理者と施工方法等について協議しているが、調整が整っていないとしている。

大阪市では、当初又は工事施工中に引込み管路の位置が変更された場合による電線管理者との連携・調整不足、配線等の設計漏れ等としている。

- ③ 占用予定事業者が電線共同溝に敷設していないため、架空線や電柱の撤去ができないもの：大阪市 1か所

大阪市が管理する市道西淡路南方線（整備延長 0.9 km。所在地：東淀川区西淡路1丁目～西淡路4丁目）は、平成23年3月に事業が完了し、現在、ほとんどの区間は抜柱済みとなっているが、一部の区間（約 0.1 km）において、当該電線共同溝事業の占用予定者であるが、未だ電線共同溝に敷設していないことから、電柱に架設されたままとなっており、電柱所有者が電柱を撤去できない。これに対し、道路管理者（大阪市）も、電線共同溝への敷設を特段指導していなかったことから、電柱が、道路の中央分離帯に3本、歩道に3本（うち1本は架空線等がない裸の電柱）残置されたままとなっている。

大阪市では、現在、架空線を所有する事業者が電線共同溝への敷設及び電柱に架設している架空線の撤去を要請中としている。

- (イ) 電線共同溝事業以外によるもの

電線の地中化を電線管理者が自ら行う単独地中化方式によるもののため、電柱等の撤去を積極的に働きかけできないもの：大阪市 2か所

大阪市が管理する府道大阪和泉南線（谷町筋）の2か所において、1か所は架空線が、もう1か所は電柱の支線が道路（谷町筋）を横切っているものがみられた。

これらの撤去について、大阪市では、電線共同溝事業等の法令に基づく無電柱化箇所ではなく、電線管理者が自らの費用で地中化を行う「単独地中化方式」により電線を地中化したもの

であることから、架空線の撤去を強制的に言えないとしている。また、当該支線及び架空線は、道路の通行、維持管理にも特段の支障が考えられないとして、架空線、支線を所有する事業者に対して強制的に撤去を働きかけられないとしており、大阪市が開催する「電線共同溝早期抜柱会議」にも電線共同溝事業によるものではないとして諮られていない。

(ウ) 電線共同溝事業に係る電線管理者からの意見・要望

電線共同溝事業実施に当たり、今回、当局が調査した電線管理者（関電及び NTT 西日本）から、次の意見要望があった。

電線管理者（関電及びNTT西日本）では、電線共同溝事業実施に当たり、工事開始前2週間から1か月前に沿道住民等を個別訪問して、当該事業に不可欠な地上機器の設置、各戸への引込み管路の設置等について説明し、同意を得ているとしている。

これら周知について、電線管理者は、地上機器の設置や民家への引込み管路の設置は電線共同溝事業に不可欠なものであることから、周知する機会が多いほど沿道住民等の理解・同意も早く得やすいとして、道路管理者が行う工事に係る周知（工事内容、騒音発生等）においても、これらを周知できる機会を設けてほしいと強く要望している。

なお、電線管理者が要望しているのは、地上機器の設置や民家への引込み管路の設置が必要との情報提供であり、技術的な周知を道路管理者に依頼するものではなく、沿道住民等から照会等は電線管理者が対応するとしている。

これら電線管理者が要望している道路管理者と合わせた周知等の実施状況について、調査した大阪府及び堺市では、電線共同溝事業において、地上機器の設置、民家への引込み管路設置は不可欠であり、道路管理者が電線管理者と一緒に説明した方が住民の理解を得やすいとして、既に、沿道住民等に対して、道路管理者と電線管理者が連携して、工事内容や騒音・規制等の説明に合わせて、電線共同溝工事周知用チラシに地上機器の設置や各戸への引込み管路設置等を記載して周知している。

また、大阪市では、幹線道路の電線共同溝事業においては、これまで地上機器の設置等に住民が反対し、事業への支障があったとの認識はなく、地上機器の設置や民家への引込み管路設置の説明は電線管理者が行っているが、非幹線道路（景観形成等のために無電柱化を進めている地区等）における無電柱化は、地上機器の設置や民家等への引込み管路設置に対する住民等の理解は不可欠として、既に、同市と電線管理者が連携して周知等を行っていることから、大阪市（建設局道路部道路課）では、電線管理者から一緒に周知を行いたい旨要望があれば対応するとしている。

大阪国道事務所では、電線共同溝に伴う工事に当たり、工事箇所の沿道自治会役員に対して、工事発注前の約6か月から1年前に、工実施時期や騒音発生等の工事概要について説明等を行い、また、沿道住民等に対しては、工事着手前の約2週間から1か月前に、工事を受注した事業者が、工事の期間・内容、作業の場所・時間帯等をチラシ配布により周知しており、この際、地上機器設置や民地への引込みに係る周知については、本管工事と電線管理者による沿道住民への周知の時期が折り合えば行っているとしている。

一方、大阪国道事務所が平成25年7月に開催した「大阪国道管内電線共同溝整備済み箇所における無電柱化の推進に係る関係者打合せ」においても沿道住民等との管路整備等について調整中により電柱等の撤去ができないものがみられ、電線共同溝事業を円滑に実施するためには、沿道住民への周知の機会をできるだけ多く確保するなどして、住民の理解を得ることが重要と思われる。

イ 評価事務所の調査結果

無電柱化の事業は、一般的に道路管理者による実施予定箇所の選定に始まり、地方ブロック無電柱化協議会等における無電柱化推進計画への計上、電線共同溝整備道路の指定（電線共同溝方式の場合）を経て、電線共同溝整備計画の策定（同左）、電線共同溝の建設（同左）、電線類の入溝・電柱撤去（以下「抜柱」という。）といった手順で行われている。

今回、無電柱化の事業の実施状況を具体的に把握するため、京都府内にて実施された5事業（京都国道事務所実施2事業、京都府実施1事業、京都市実施1事業、京田辺市実施1事業。いずれ

も電線共同溝方式の事業)について、実施予定箇所の選定から抜柱に至るまでの取組を調査したところ、次のような状況がみられた。

(ア) 実施予定箇所の選定

調査対象機関は、国が概ね5年ごとに定める電線類地中化計画等に基づき、その必要性、整備効果等が高いとされる対象区域の中から、実施予定箇所を選定することとしており、調査対象5事業についても、路線要件(地域の骨格となる幹線道路)、関連事業要件(土地区画整理事業との関連)、沿道要件(地域の景観改善への取組みに配慮)に合致するものとして実施予定箇所が選定されている。実施予定箇所の選定は、いずれの事業も行政機関主体で行われており、住民からの要望に基づき直ちに選定に至った事業はない。

ただし、京都市については、住民からの要望がある箇所は要望がない箇所に比べて事業を遂行しやすい面があるなどとして、学区単位で上がってきた無電柱化に関する住民要望についても、無電柱化候補路線を選定する際の評価基準の一つとしている。

(イ) 無電柱化推進計画に計上されるまでの状況

調査対象機関は、実施予定箇所を選定した後、電線管理者等との間で当該実施予定箇所の整備について協議を行い、合意が見込まれるようになった時点で前出の連絡会議を開催して、実施予定箇所・延長、地中化方式、計画期間中に事業着手することなどについて、仮合意されている。

また、仮合意に至った事業については、地方部会(京都府無電柱化協議会)及びブロック協議会(近畿地区無電柱化協議会)において、各々の無電柱化推進計画に計上され、他機関の事業と合わせて、当該計画期間中に事業着手するものとして承認されている。

(ウ) 無電柱化推進計画計上から電線共同溝整備までの状況

調査対象機関及び電線管理者に無電柱化の事業の各段階における主な進捗阻害要因を確認したところ、調整すべき事項は多岐にわたり、事業遂行の難しさが窺えるものであった。

今回、調査対象とした5事業のうち、3事業(京都国道事務所実施2事業、京都府実施1事業)について、予期せぬ地中埋設物の存在により配管ルートを見直したこと、信号機の位置調整など交通管理者との調整に時間を要していたこと、他の道路整備事業との調整を図っていたことなどから、電線共同溝整備計画の当初計画よりも整備完了時期が延びている状況がみられた。

一方、①京田辺市における電線共同溝整備事業は、土地区画整理事業の一部として行われていることから、無電柱化推進計画への計上と並行して地権者等への説明が行われていたり、通常、電線管理者によって行われる「民地内における引込管の設置場所の確認」を、市担当者が実施したりしているほか、②京都市の電線共同溝整備事業において、地上機器の設置を不要とするソフト地中化方式を採用しており、いずれの事業でもほぼ計画どおりに電線共同溝の整備が完了している状況がみられた。

ソフト地中化方式は、狭隘な道路においてその設置場所の確保が大きな課題となる地上機器を、「柱状型機器」として街灯などに設置することにより、設置場所の課題を軽減する方式である。今回、調査対象機関等に対して、当該方式の採用について意見を求めたところ、道路管理者では、「無電柱化に係る費用負担、道路占用の取扱い等について」(平成22年2月24日付け国道路利発第27号・国道地環発第29号国道交通省道路局路政課長、国土交通省道路局地方道・環境課長通知)(平成22年2月24日付け国道路利発第28号・国道地環発第30号国道交通省道路局路政課長、国土交通省道路局地方道・環境課長通知)を踏まえ、地上機器を設置することにより安全かつ円滑な交通の確保が困難である場合等に限定的に採用するとの方針であるとしているが、電線管理者からは、地上機器に比べて需要変動への即応性があることや費用負担が軽減されることなどから、同条件に限らず積極的に採用してほしいとの意見が聴かれた。

さらに、京都市では、一般的に、自治会等から無電柱化要望があったところなどについては、電線共同溝整備道路の指定前後において、自治会長等に開催の意向を確認の上、住民説明会を実施し、その中で事業効果や事業完了までの手順(民地内における引込設備の整備など)を説明しているとし、住民の合意を少しでも得やすくするため、関係住民への説明を積極的に行っている状況がみられた。

(エ) 電線共同溝整備後の状況

今回、調査対象とした5事業のうち、京都国道事務所及び京田辺市の事業で電柱及び架空線が撤去できず、残されている状況がみられた。このうち、京田辺市については、既に電線類の入溝が完了しており、平成26年9月には事業区間の全区間について抜柱される予定であるが、京都国道事務所については、次のとおり、電線共同溝整備後、抜柱までに長期を要し、未だ電柱・電線が残されており、引き続き調整が図られている状況がみられた。

- ① 通信線及び信号機関連の架空線が残っているため、抜柱されていないもの
- ② 信号関係設備への電力供給・通信のための架空線及び電柱が、長期にわたり残存しているもの
- ③ 電線共同溝の本体管路の整備が行われた後も、一部私有地内における引込設備の未整備などから、入溝できないままとなっているもの。

こうした状況は、ガイドラインにおいて、「具体的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。」とされているものの、

- i) 電線共同溝整備後において、京都国道事務所と電線管理者又は交通管理者（京都府警察本部）との抜柱に向けた調整が予定どおりに進んでいないこと
 - ii) 事業実施前において、連絡会議等の場を通じて、京都国道事務所と交通管理者との間で円滑に抜柱を行うための調整が進んでいなかったこと
- などが原因とみられる。

また、

- iii) 電線共同溝整備後の抜柱については、第一義的に電線管理者が行うこととされているが、抜柱をより円滑に進めるためには、電線管理者に加え京都国道事務所による住民への説明が重要である。京都国道事務所では、地域事情等に応じて住民説明を行っているとしているものの、京都市などと比べて地域住民とのつながりが密接でないこともあり、事業効果や事業完了までの手順等について、十分な理解を得られなかった住民がいたことも原因の一つと考えられる。

さらに、第5期及び第6期の無電柱化推進計画に計上された京都国道事務所及び京都市の事業について、平成25年度末の管路整備状況及び抜柱状況を比較したところ、いずれも京都国道事務所の方が京都市よりも大幅に抜柱の実績が低い状況となっている。整備延長、整備目的、整備箇所における地域事情等が異なり単純に比較できないが、こうした状況についても上記の原因が影響していると考えられる。

なお、住民説明の必要性については、電線管理者からも「あらかじめ行政機関によって電線共同溝整備事業の目的や効果等について説明が行われていると、地域における事業推進の機運が高まることにより、民地内に引込設備を敷設する際などに地権者の合意が得られやすいことがあるため、事業の早期完了のためには有効である」との意見が聴かれた。

〔所見〕

したがって近畿地方整備局は、無電柱化が適切かつ速やかに、計画的に推進されるよう、事業の進捗状況を的確に管理し、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 電線共同溝事業完了後、できるだけ速やかに電線管理者に占用許可を出すよう努めること。
- ② 管路不具合、引込み管路追加施工箇所等の発生原因を把握し、その発生をできるだけ少なくなるよう必要な措置を講ずるとともに、早期に電線管理者による電線共同溝への電線類の敷設ができるよう必要な措置を講ずること。
また、管内の道路管理者に対し、上記①及び②について周知すること。
- ③ 協議会事務局である近畿地方整備局は、電線共同溝事業以外により無電柱化された箇所にある架空線等の撤去についても、協議会等の機会を活用するなどして、道路管理者と電線管理者双方が協働して電柱等の撤去について取り組むよう、協議会構成員に対して助言・支援に努めること。

また、近畿地方整備局は、無電柱化の事業における電線共同溝整備事業の効果が早期に発現されるよう、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 電線共同溝の整備が完了した区間について、電線管理者及び交通管理者との調整・連携を強化するなどして、引き続き未抜柱の原因の把握・分析を行うとともに、早期の対応を図ること。
- ② 事業実施以前から、連絡会議等の場を通じて、交通管理者との間で抜柱を円滑に進めるための調整の強化を図ること。

さらに、近畿地方整備局は、電線共同溝事業の円滑な実施のため、電線共同溝事業実施に不可欠な地上機器の設置、引込み管路に係る沿道住民への周知方法等について、電線管理者が参加する電線共同溝事業開始前の打合せや抜柱会議等の各種機会を活用して、市町村とも連携しつつ、電線管理者へ働きかけるとともに電線管理者と協力することにより沿道住民との合意形成に一層努める必要がある。

(2) 電線共同溝の適切な維持管理の実施

国土交通省は、各地方整備局に対して、「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」(平成17年12月22日付け事務連絡)を発出し、整備が完了した電線共同溝の管理の適正化を図るため、管理台帳等の整備を行い、入溝状況(入溝条数、敷設予定時期等)を把握するとともに、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っている。

また、同事務連絡では、管下の道路管理者にも周知することとなっており、これを受けて、近畿地方整備局は、平成18年2月20日開催の「第17回大阪府電線類地中化地方部会」において、当該事務連絡を資料として配付し、当該部会構成員に周知している。

今回、大阪国道事務所、大阪府(枚方土木事務所、富田林土木事務所)、大阪市及び堺市が策定した電線共同溝管理規程に基づく維持管理の状況を調査したところ、次のとおりである。

ア 記載すべき事項が道路管理台帳に記載されていないもの

- ① 大阪国道事務所、大阪府、大阪市及び堺市では、それぞれが作成している電線共同溝管理規程に基づき、電線共同溝管理台帳を作成することとなっており、電線共同溝に係る管理台帳に記載することとなっている、i) 収容物件の種類、ii) 敷設工事着手年月日及び完了年月日、iii) 収容物件の管理者名、連絡先等については記載されていない。
- ② 大阪府(枚方土木事務所及び富田林土木事務所)では平成17年度より以前に完成した電線共同溝の一部において、及び大阪市では21年度より以前に完成した電線共同溝において、管理台帳の一つで、電線共同溝への電線類の敷設状況が分かる柵の展開図を作成していなかったこと等から、管理台帳では把握できず、個別のマンホールを開けて、管路ごとに入線した占有者を確認するしかないとしている。

また、堺市では、調査した電線共同溝1か所(21年度完成)の敷設状況は、管理台帳の一つである柵の展開図を作成しているものの、どの管路にどの占有者が入線しているか等の記載がないため把握できず、個別のマンホールを開けて、管路ごとに入線した占有者を確認するしかないとしている。

イ 鍵の貸出しが規程と合致していないもの

大阪国道事務所、大阪府、堺市では、それぞれ上記管理規定に基づき、電線共同溝保安細則を作成し、入溝に必要な鍵の保管について規定しており、同細則では、道路管理者と占有者が鍵を保管し、占有者からは鍵の保管責任者を届出させることとなっている。

当局が、鍵の管理状況を調査したところ、次のとおりである。

- ① 大阪国道事務所では、規程によらず運用により、鍵は必要の都度貸与することとしており規程と合致していない。
- ② 大阪府(富田林土木事務所)及び堺市では、鍵は道路管理者及び占有者が保管することとしているが、占有者から保管責任者の届出を行わせていない。

ウ 事故発生等における緊急連絡系統図が不適切なもの

大阪国道事務所、大阪府、大阪市及び堺市は、上記細則に基づき、電線共同溝において事故が発

生し、又はそのおそれのある場合には、発見者は直ちに緊急連絡系統図に基づき通報しなければならないと定めているが、次のとおり、不適切なものがみられた。

- ① 大阪国道事務所が当局に提示した、管内の4維持出張所の当該系統図には、関電、NTT西日本以外の電線共同溝に敷設している電線管理者の連絡先がない上、記載されている関電、NTT西日本の緊急連絡先は誤っている。
- ② 大阪市及び堺市では、同系統図が作成当時から見直されておらず、記載されている連絡先の名称・連絡先が現状と合わない。
- ③ 大阪府の枚方土木事務所では、同系統図を作成しているが、富田林土木事務所では作成していない。

〔所 見〕

したがって、近畿地方整備局は、電線共同溝管理規程等に基づき維持管理を適切に行うこと。また、管内の道路管理者に対して、適切な維持管理について周知するよう努めること。