

愛知県無電柱化推進計画
(2021～2025)

2021(令和3)年9月
愛 知 県

目 次

はじめに	1
第 1 無電柱化の推進に関する基本的な方針.....	2
1 国の無電柱化の動向.....	2
2 愛知県における無電柱化の現状と課題.....	3
3 今後の無電柱化の取り組み姿勢.....	5
4 無電柱化の対象道路.....	6
5 無電柱化に関する目標.....	7
第 2 無電柱化推進計画の期間.....	10
第 3 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策.....	11
1 緊急輸送道路における無電柱化の推進.....	11
2 コスト縮減の推進.....	11
3 占用制度の運用.....	16
4 事業のスピードアップ.....	20
5 その他の取組.....	20
6 関係者間の連携の強化.....	21
第 4 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項.....	22
1 広報・啓発活動.....	22
2 無電柱化情報の共有.....	22
3 市町村との連携および支援.....	22
参考 無電柱化を取り巻く環境.....	23

はじめに

道路上の電線、電柱は、景観を損なうだけではなく、歩行者や車椅子の通行の妨げとなり、地震や風水害などの災害時には、電柱が倒れ、緊急車両等の通行に支障を来すなど、種々の危険がある。しかし、我が国の無電柱化率は、欧米の主要都市やアジア各国の都市と比べて極めて低い状況にある。

このような現状に鑑み、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進すること等を目的として「無電柱化の推進に関する法律（以下、「無電柱化法」という。）」が2016（平成28）年12月に成立、施行された。

無電柱化法第8条においては、国の策定する無電柱化推進計画（及び都道府県無電柱化推進計画）を基本として、都道府県（市町村）の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画である都道府県（市町村）無電柱化推進計画の策定を都道府県（市町村）の努力義務として規定している。

これまで無電柱化は防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観形成の観点から実施してきたが、近年、災害の激甚化・頻発化等によりその必要性が高まっている。

本県においても、南海トラフ地震等の発生が危惧されるとともに、降雨の局地化、集中化、激甚化による大規模な風水害の発生も懸念されている。

一方で、本県には、モノづくりを中心とした産業が集積し、国内外との物流ネットワークである道路、港湾、鉄道といった、社会経済活動にとって重要な機能が集中している。大規模災害発生時に、これらの機能を維持できるよう、本県では「愛知県地域強靱化計画」を策定しており、その中の推進すべき施策の1つに無電柱化の推進を位置付け、計画的に取り組んでいるところである。

本計画は、無電柱化法に基づく愛知県無電柱化推進計画として、今後の無電柱化の推進に関する基本的な方針、目標、施策等を定めるものである。

第1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

1 国の無電柱化の動向

無電柱化は、1986年度から1998年度の3期にわたる「電線類地中化計画」、1999年度から2003年度の「新電線類地中化計画」、2004年度から2008年度の「無電柱化推進計画」、2009年度から2017年度の「無電柱化に係るガイドライン」、2018年度から2020年度の「無電柱化推進計画」並びに「3か年緊急対策」に基づき整備が進められてきた。

2016（平成28）年12月には、災害の防止、安全・円滑な交通確保、良好な景観形成・観光振興等を図るため、無電柱化の推進に関し、基本理念、国等の責務、推進計画の策定等を定めた「無電柱化法」が施行された。また、2018（平成30）年4月には、無電柱化法第7条に基づき、優先的に無電柱化を図る路線や無電柱化推進に向けた施策等を定めた国の推進計画が策定された。

近年、災害の激甚化・頻発化、あるいは高齢者の増加等により、無電柱化の必要性が高まっている。特に、近年の台風や豪雨等の災害では、倒木や飛来物起因の電柱倒壊による停電並びに通信障害が長期間に及ぶケースも報告されており、電力や通信のレジリエンス強化も求められている。

このような状況から2020（令和2）年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化が進められている。

2021（令和3）年5月には、前計画での成果や課題を踏まえ、「脱・電柱社会」を目指し、①新設電柱を増やさない②徹底したコスト削減の推進③事業の更なるスピードアップの推進に向けた施策等を定めた国の新たな推進計画が策定された。

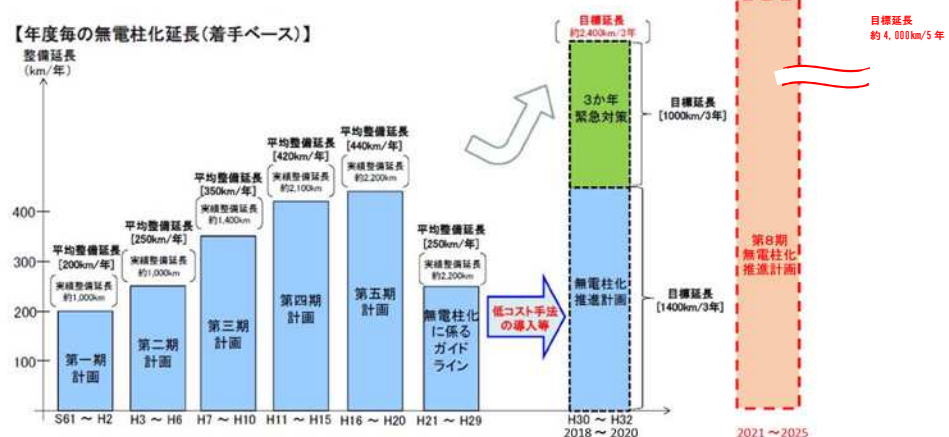


図1-1 全国の無電柱化整備延長

（出典：国土交通省ウェブサイト（一部加筆））

2 愛知県における無電柱化の現状と課題

愛知県における無電柱化は、関係者の協力の下、電線共同溝の整備等による無電柱化が進められており、2021（令和3）年3月現在、愛知県管理道路で無電柱化（抜柱完了）された延長は、約32kmであり（表1-1）、これは愛知県が管理する道路（4,627km）の0.7%に留まっている。

また、防災の観点から無電柱化の必要性が高い緊急輸送道路においては、無電柱化（抜柱完了）された延長は約21kmであり、これは緊急輸送道路（1,533km 臨港道路を除く）の1%に留まっている。

表1-1 愛知県管理道路における無電柱化事業実施延長

（抜柱完了） 単位：km

計画名	年度	道路延長	整備延長
電線類地中化計画（第1期～第4期）	1986～2003	10.24	19.26
無電柱化推進計画（第5期）	2004～2008	12.37	18.86
無電柱化推進計画（第6期）	2009～2013	6.71	9.63
単年度計画（2014～2017）	2014	0.35	0.70
	2015	0.40	0.80
	2016	0.21	0.41
	2017	0.21	0.26
無電柱化推進計画（第7期）	2018～2020	1.83	3.77
合計		32.32	53.69

無電柱化の整備が進まない主な課題として、以下の2点がある。

(1) 高額な整備費用

電線共同溝の整備をはじめとした無電柱化には多額の費用がかかるため、費用の削減および低コスト化手法の適用が無電柱化事業を実施する上で大きな課題となっている。

国土交通省資料によると、電線共同溝の整備費用は、施設整備延長 1 kmあたり 5.3 億円（道路管理者負担額：3.5 億円/km、電線管理者負担額：1.8 億円/km）と算出しており、道路管理者及び電線管理者ともに大きな負担となっている。

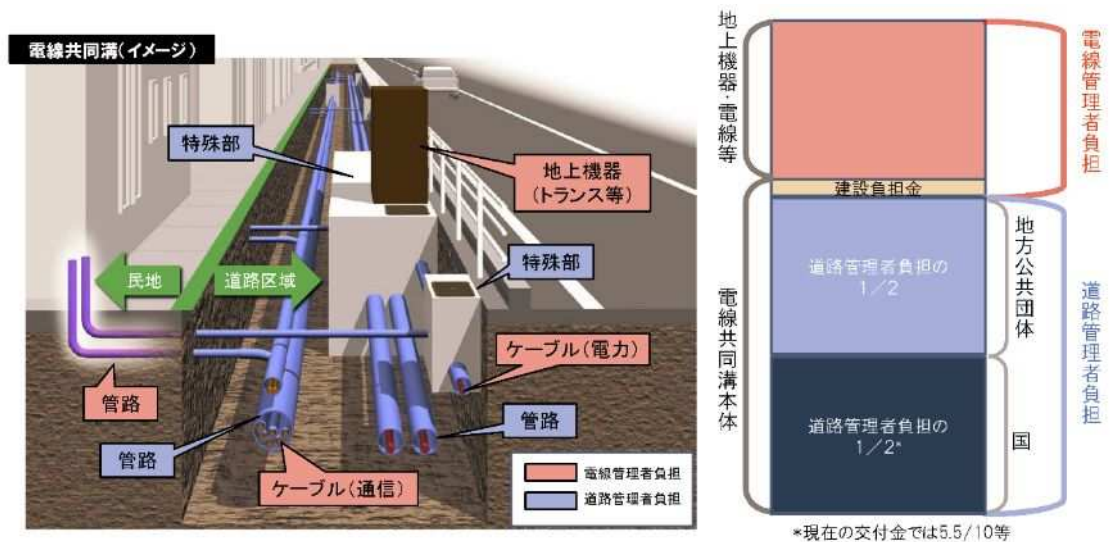


図 1-2 電線共同溝の費用負担概要図

(出典：国土交通省ウェブサイト)

(2) 長期化する事業実施

無電柱化事業の実施にあたっては、設計、本体工事のほかに、支障移転、占用手続きなど、関係事業者と多くの調整を要するため、整備が長期化する。

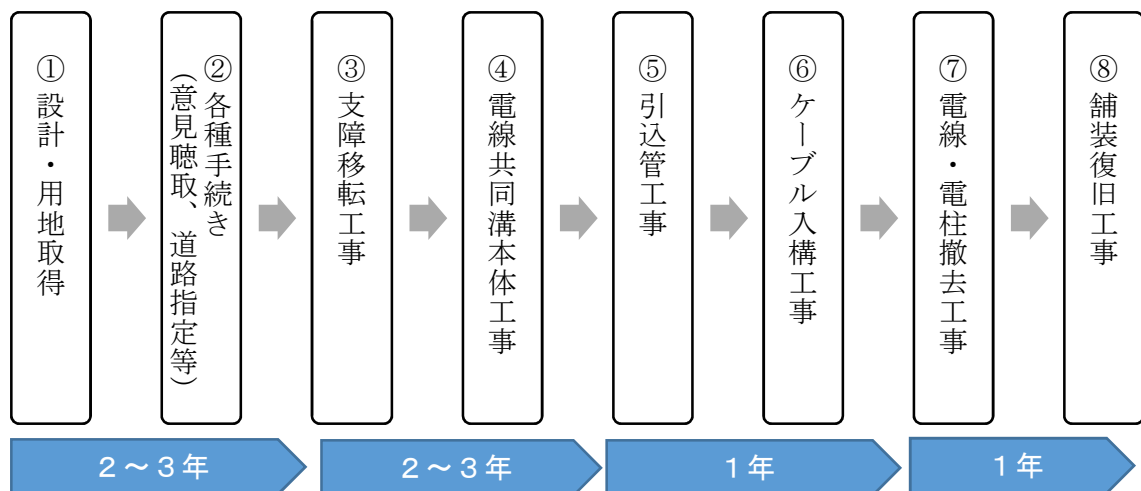


図 1-3 標準的な電線共同溝の整備スケジュール

3 今後の無電柱化の取り組み姿勢

これまで無電柱化は防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観形成の観点から実施してきたが、近年、災害の激甚化・頻発化、あるいは高齢者の増加等により、無電柱化の必要性が高まっている。特に、近年の台風や豪雨等の災害では、倒木や飛来物起因の電柱倒壊による停電並びに通信障害が長期間に及ぶケースも報告されており、電力や通信のレジリエンス強化も求められている。

このような内容を踏まえ、「無電柱化の推進は、地域住民の意向を踏まえつつ、地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に資するよう行われなければならない。（無電柱化法第2条）」の理念の下、県民と関係者の理解、協力を得て、市街地等を通る緊急輸送道路及び緊急輸送道路で道路事業等と併せた無電柱化を重点的に進めることにより本県の安全・安心な暮らしを確保するとともに、魅力あふれる美しいまちなみを取り戻すよう推進する。

4 無電柱化の対象道路

以下の道路について優先的に無電柱化を推進する道路として、取組を進める。

なお、愛知県管理以外の道路については、当該道路管理者に協力を要請する。

(1) 防災

緊急輸送道路や避難所へのアクセス道路、避難路等の災害の被害拡大防止を図るために必要な道路の無電柱化を推進する。

特に市街地内のこれらの道路においては、災害時に電柱が倒壊した場合に、緊急車両等の通行に重大な支障をきたすことから、市街地等の緊急輸送道路を優先する。

- ・人口集中地区（DID）内の緊急輸送道路のうち両側歩道整備済みの道路
- ・市街地を通る緊急輸送道路のうち街路事業等と併せて無電柱化できる道路
- ・緊急輸送道路で道路事業等と併せて無電柱化できる道路

(2) 安全・円滑な交通確保

安全かつ円滑な交通の確保のために、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づく特定道路や学校周辺の通学路等の無電柱化を推進する。

- ・バリアフリー法に基づく基本構想の重点整備地区内の道路（特定道路）
- ・通学路等で子どもが日常的に移動する道路

(3) 景観形成・観光振興

世界遺産、日本遺産等の周辺地区、エコパーク・ジオパークその他著名な観光地、重要伝統的建造物群保存地区、景観法や景観条例に基づく地区、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく地区など地域の特性を活かした良好な景観形成や観光振興に必要な地区の無電柱化を推進する。

- ・特に景観に配慮すべきとされている地区の主要な道路
- ・観光地等で戦略的に景観整備を実施する地域の主要な道路

5 無電柱化に関する目標

(1) 今後の進めかた

無電柱化事業は、「防災」「安全・円滑」「景観・観光」の3つの観点から対象道路を選定するが、愛知県は南海トラフ地震による被害が想定されており、さらに近年頻発化、激甚化している台風や豪雨による被害の深刻性や社会的影響の大きさを踏まえ、2021（令和3）年度以降の「無電柱化推進計画（第8期）」においては、「防災」を重点目的として、無電柱化事業を推進していく。

特に、被災後、速やかな緊急車両の通行確保が求められる緊急輸送道路における無電柱化は重要である。しかし、先述したように、愛知県が管理する緊急輸送道路の延長約1,533kmのうち、無電柱化（抜柱完了）した延長は約21kmであり、その割合は1%程度に留まる。

今後、事業化する道路事業等においては、無電柱化の必要性（特に防災面での必要性）及び実施可能性を検討した上で、電線管理者と連携して効率的に無電柱化を行うものとする。

実施対象（観点）	防 災	安全・円滑な交通確保	景観形成・観光振興
重点路線	緊急輸送道路		
実施方法	分類①【無電柱化による防災機能向上を速やかに展開】 ・ DID 地区内を通る緊急輸送道路のうち、用地取得が不要な区間に的を絞り、実施効果の高い区域から迅速に対策範囲を広げ、ネットワーク化を図る		
	分類②【道路事業と併せた無電柱化を効率的に実施】 ・ 防災上の重要性が高い緊急輸送道路を中心として、道路改築を行う場合に無電柱化を同時実施することで、効率的に無電柱化を実施		
	分類③【その他個別事業】 ・ その他、市町村事業と連携した事業実施や、個別事情に応じて実施		

図 1-4 愛知県無電柱化推進計画の対象と実施方法

(2) 整備目標延長

短期的には、2021（令和3）年度から2025（令和7）年度に、整備延長で約90kmを事業化（無電柱化事業に着手）する。

表 1-3 第8期無電柱化推進計画整備対象道路分類表

分類	対象路線		整備延長 (km)	整備延長の内訳【重複あり】(km)				事業手法
				防災	安全・円滑	景観・観光	その他	
①	DID内の緊急輸送道路のうち両側歩道整備済の路線	(補助国道)	25.87	25.87	14.25	5.18	—	個別補助事業
		(県道)	16.11	16.11	16.11	—	—	個別補助事業
②	市街地を通る緊急輸送道路のうち街路事業と併せた無電柱化路線		4.43	4.43	3.63	1.02	—	個別補助事業 (主たる目的が無電柱化の場合) 交付金事業
	緊急輸送道路で改築(拡幅・ハイパス整備事業)と併せた無電柱化路線		34.90	34.90	5.00	—	—	個別補助事業 (主たる目的が無電柱化の場合) 交付金事業
③	その他個別路線		8.94	5.60	8.24	0.29	0.41	個別補助事業 (主たる目的が無電柱化の場合) 交付金事業
合計			90.25	86.69	48.59	6.49	0.41	

(3) 10年後に目指す姿

2030（令和12）年度までに、本計画の対象道路として位置づけた路線の無電柱化事業の概成を目指す。また各分野における個別目標は以下のとおり。

①防災

- 引き続き、緊急輸送道路を中心に無電柱化を推進し、無電柱化道路のネットワークを構築する。
- 市町村と連携し、県・市町村の庁舎や防災拠点、災害拠点病院など災害発生時に拠点となる施設等を連絡する路線について無電柱化を推進する。
- 上記を中心に整備を進め、防災面の機能をさらに向上させる。

②安全・円滑

- バリアフリー対象路線や歩道が無い狭隘な生活道路・通学路などの無電柱化を推進する。
- 市町村と連携し、狭い歩道上への導入、地上機器の地上設置以外の手段による無電柱化の実践など、様々なケースでの無電柱化の導入を図る。
- 上記の取組により、安全面等の機能向上とともに、様々なケースでの無電柱化整備手法を確立する。

③景観・観光

- 歴史的まちなみや旧街道などの観光地、地域の「祭り」の空間となる生活道路や山車・神輿が通る道路、主要駅や交通結節点など県や市町村の顔（玄関口）として美しい街並み・景観が求められる地区の無電柱化を推進する。
- 上記の取組により、実施箇所の良好な景観形成や観光振興に資するよう、様々な地域の特性に応じた無電柱化整備手法を市町村と連携して推進する。

なお、無電柱化の推進については、電線管理者等の関係事業者と調整が不可欠であり、社会情勢の変化への対応や国の無電柱化推進計画との整合性及び予算の確保等が必要であることから、事業の実施状況を踏まえ、必要に応じて本計画の目標および目指す姿の見直しを行う。

第2 無電柱化推進計画の期間

今回の改定による愛知県無電柱化推進計画は、2021（令和3）年度から2025（令和7）年度までの5年間を計画期間とする。

第3 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

1 緊急輸送道路における無電柱化の推進

(1) 整備済みの道路の無電柱化

人口集中地区（DID）内の緊急輸送道路のうち、用地取得が不要な区間に的を絞り、実施効果の高い区域から迅速に対策範囲を広げ、無電柱化を推進し、ネットワーク化を図る。

(2) 道路事業と併せた無電柱化

防災上の影響が大きい緊急輸送道路を中心として、道路改築を行う場合に無電柱化を同時実施することで、効率的かつ効果的に無電柱化を推進する。

(3) 街路事業と併せた無電柱化

防災上の影響が大きい緊急輸送道路を中心として、街路事業を行う場合に無電柱化を同時実施することで、効率的かつ効果的に無電柱化を推進する。

(4) 市街地開発事業等と併せた無電柱化

市街地開発事業等の面的な開発を行う際に、無電柱化に向けた検討がなされるよう徹底することで、効率的かつ効果的に無電柱化を推進する。

(5) 市町村と連携した無電柱化

市町村事業と連携して無電柱化を推進し、ネットワーク化を図る。

2 コスト縮減の推進

(1) 無電柱化事業の整備手法

無電柱化の実施にあたっては、以下の整備手法により、無電柱化を推進する。整備手法は、電線管理者や地元住民等との協議を踏まえ決定する。また、「第1 無電柱化の推進に関する基本的な方針」に記載したとおり、道路事業等に併せた無電柱化を検討する。

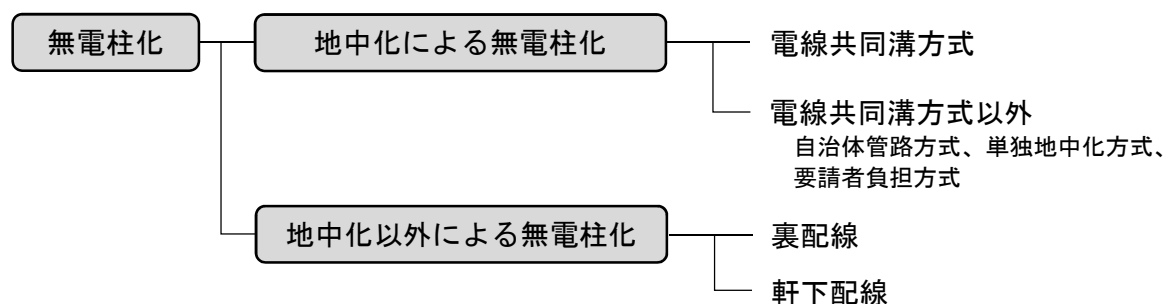


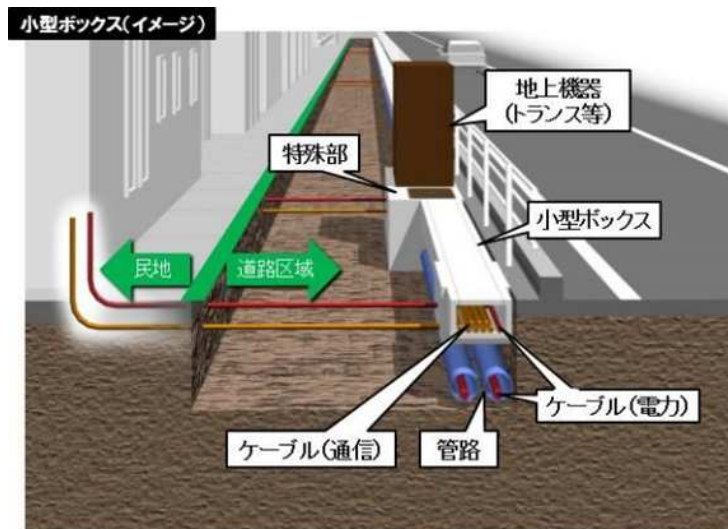
図 3-1 無電柱化の整備手法

(2) 地中化による無電柱化

道路及び沿道の利用状況等を踏まえ道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間において、電線共同溝等の整備を進める。電線共同溝の整備に際しては、収容する電線類の量や道路交通の状況、既設埋設物の状況等に応じ、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コスト手法である浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式等を積極的に採用する。

	管路の浅層埋設 (実用化済)	小型ボックス活用埋設 (実用化済)	直接埋設 (国交省等において実証実験を実施)	角型多条電線管【FEP管】 (実用化済)
整備手法	現行より浅い位置に埋設  浅層埋設の事例	小型化したボックス内にケーブルを埋設  小型ボックスの事例	ケーブルを地中に直接埋設  直接埋設の事例(京都)	安価で弾性がある角型多条電線管を地下に埋設  FEP管のイメージ
取組状況	・浅層埋設基準を緩和 (平成28年4月施行)	・モデル施工(平成28年度～) ・電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離基準を改定 (平成28年9月施行)	・直接埋設方式導入に向けた課題のとりまとめ (平成27年12月) ・直接埋設用ケーブル調査、舗装への影響調査 (平成28年度) ・実証実験を実施 (平成29～30年度)	
・「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き -Ver.2-」を作成し、自治体へ配布(平成31年3月発出)				
・各整備局の電線共同溝技術マニュアル改正				

図 3-2 低コスト手法の取組状況 (出典：国土交通省ウェブサイト)



直接埋設(イメージ)

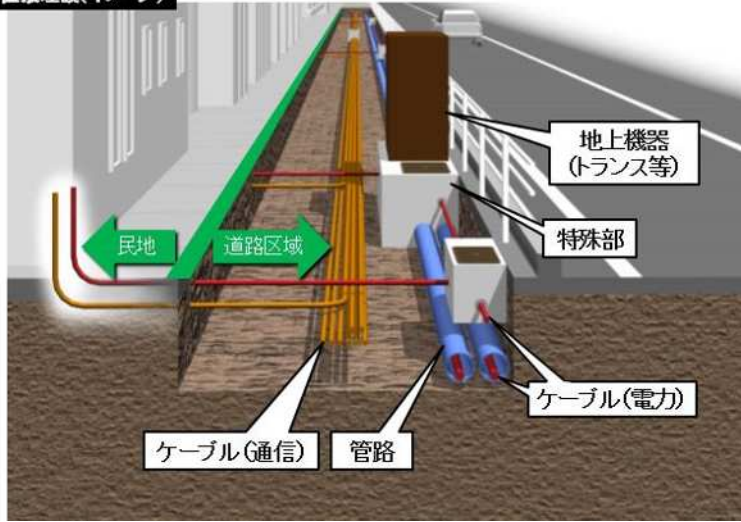


図 3-3 低コスト手法のイメージ

(出典：国土交通省ウェブサイト)

(3) 地中化以外による無電柱化

沿道地権者の合意が得られる道路においては、低コストに無電柱化を実施可能な軒下配線方式や裏配線方式による整備を進める。

① 軒下配線方式

無電柱化したい通りのわき道に電柱を配置し、そこから引き込む電線を沿道家屋の軒下または軒先に配置する手法である。

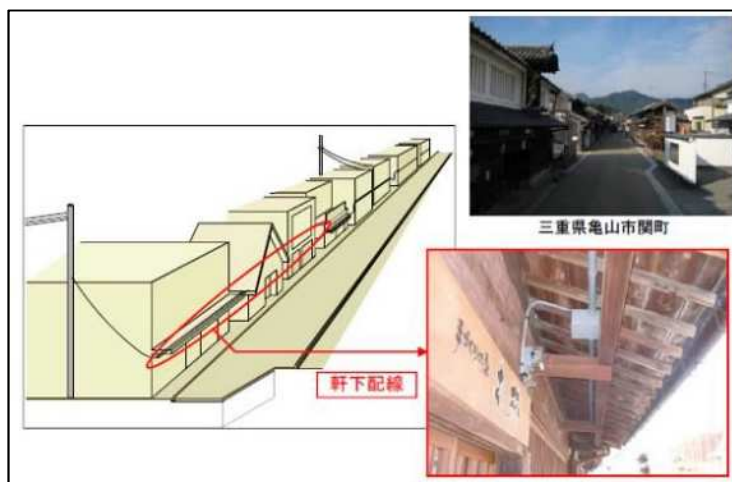


図 3-4 軒下配線イメージ図

(出典：国土交通省ウェブサイト)

② 裏配線方式

無電柱化したい通りの裏通り等に電線類を配置し、主要な通りの沿道の需要家への引き込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する手法である。



図 3-5 裏配線イメージ図

(出典：国土交通省ウェブサイト)

③地上機器設置の工夫

地上機器の設置場所については、道路上への設置が基本となるが、狭小幅員の道路など設置が困難な場合は、地域住民と連携して地上機器を民地等への設置、照明柱等に添架する柱上式機器方式を採用するなど、地域や道路の状況に応じた工夫が必要となる。



※看板で目隠しを行い、景観に配慮



景観に配慮し、看板の後ろに地上機器を設置



※沿道家屋に設置し、植栽で目隠し

(出典：国土交通省ウェブサイト)



※愛知県東海市 愛宕神社境内（道路区域）への設置

図 3-6 地上機器の民地等への設置事例



図 3-7 柱上式機器方式

(出典：国土交通省ウェブサイト)

3 占用制度の運用

今後、電柱を増やさないために、占用制度を適切に運用し、無電柱化を推進する。

(1) 占用制限制度の適切な運用

2013（平成 25）年 6 月に道路法第 37 条が改正され、防災上の観点から重要な道路について、地震等の災害が発生した場合における緊急輸送路や避難路としての機能を確保するため、道路管理者が区域を指定して道路の占用を制限することができるよう措置された。

国では、2016（平成 28）年 4 月より直轄国道の緊急輸送道路において電柱の新設を禁止する措置を開始している。

愛知県においても 2018（平成 30）年 1 月 15 日より、県が道路法に基づいて管理する緊急輸送道路（136 路線、約 1,524 km）について、電柱による占用の制限を開始した。

なお、新規バイパス事業など、供用後に緊急輸送道路指定が予定されている路線については、整備前から占用制限を行う。

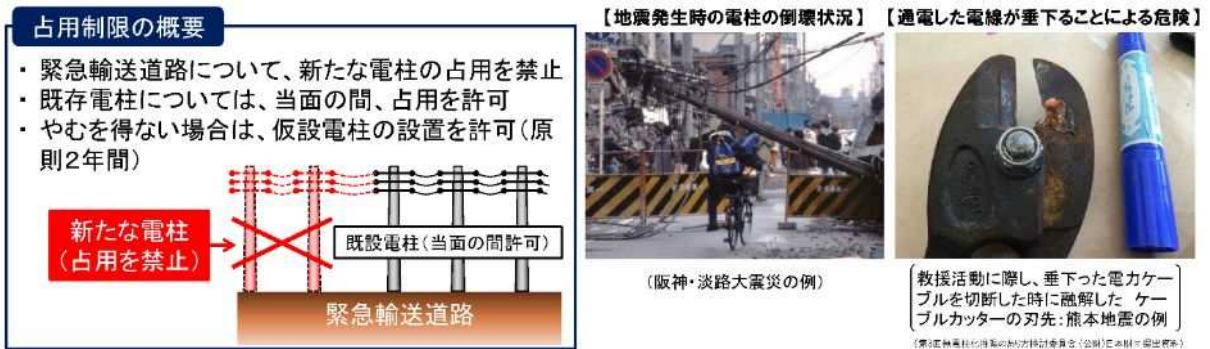


図 3-9 占用制限概要図

(出典：国土交通省ウェブサイト)

<対象路線>

占用を制限する路線一覧

表 3-1 占用制限路線一覧表 (一般国道)

1号	19号	22号	23号	41号	42号
151号	153号	155号	247号	248号	257号
259号	301号	302号	362号	363号	366号
419号	420号	473号			

表 3-2 占用制限路線一覽表（県道）

(1)飯田富山佐久間線	(2)豊橋渥美線	(4)豊橋大知波線	(5)国府馬場線
(6)力石名古屋線	(7)半田南知多公園線	(8)津島南濃線	(10)設楽根羽線
(11)豊田明智線	(12)豊田一色線	(13)豊田多治見線	(14)岐阜稲沢線
(15)名古屋多治見線	(17)江南関線	(18)大垣一宮線	(19)土岐足助線
(20)瑞浪大野瀬線	(22)瀬戸環状線	(23)東浦名古屋線	(24)知多東浦線
(26)岡崎環状線	(27)春日井各務原線	(28)田原高松線	(29)弥富名古屋線
(31)東三河環状線	(32)長篠東栄線	(33)瀬戸設楽線	(34)半田常滑線
(39)岡崎足助線	(40)名古屋蟹江弥富線	(41)西尾幸田線	(42)西尾吉良線
(43)岡崎碧南線	(45)安城碧南線	(46)西尾知多線	(47)岡崎半田線
(48)岡崎刈谷線	(49)春日井犬山線	(50)名古屋碧南線	(51)知立東浦線
(52)半田南知多線	(54)豊田知立線	(55)名古屋半田線	(56)名古屋岡崎線
(57)瀬戸大府東海線	(58)名古屋豊田線	(59)名古屋中環状線	(60)名古屋長久手線
(61)名古屋瀬戸線	(62)春日井稲沢線	(63)名古屋江南線	(64)一宮犬山線
(65)一宮蟹江線	(66)蟹江飛島線	(67)名古屋祖父江線	(68)名古屋津島線
(69)豊橋乗本線	(70)名古屋十四山線	(71)名古屋西港線	(72)武豊小鈴谷線
(73)長沢蒲郡線	(74)阿南東栄線	(76)豊田安城線	(78)安城幸田線
(79)あま愛西線	(80)東栄稲武線	(102)名古屋犬山線	(103)境政成新田蟹江線
(104)新政成弥富線	(105)富島津島線	(106)鳥ヶ地名古屋線	(114)津島蟹江線
(115)津島七宝名古屋線	(121)津島稲沢線	(125)佐屋多度線	(126)給父西枇杷島線
(127)助七西田中線	(128)給父清須線	(129)一宮津島線	(130)馬飼井堀線
(133)稲沢祖父江線	(136)一宮清須線	(158)小口名古屋線	(161)名古屋豊山稲沢線
(173)湖西東細谷線	(175)江南木曾川線	(176)若宮江南線	(179)宮後小牧線
(190)名古屋一宮線	(193)大垣江南線	(196)神屋味美線	(200)名古屋甚目寺線
(217)岩藤名古屋線	(219)浅田名古屋線	(264)阿久比半田線	(265)碧南半田常滑線
(274)小鈴谷河和線	(275)奥田河和線	(280)豊丘豊浜線	(286)安城桜井線
(292)幸田石井線	(293)桜井岡崎線	(313)荻原一色線	(383)蒲郡碧南線
(388)大山豊橋停車場線	(389)富栄設楽線	(393)豊橋港線	(396)蒲郡港拾石線
(406)東七根藤並線	(408)野依植田線	(409)東赤沢植田線	(426)津具大嵐停車場線
(428)古真立津具線	(436)作手清岳玖老勢線	(447)名古屋空港線	(448)名古屋空港中央線
(458)一宮弥富線	(476)一色港線	(479)熊味岡崎線	(483)岡崎幸田線
(516)平和蟹江線			

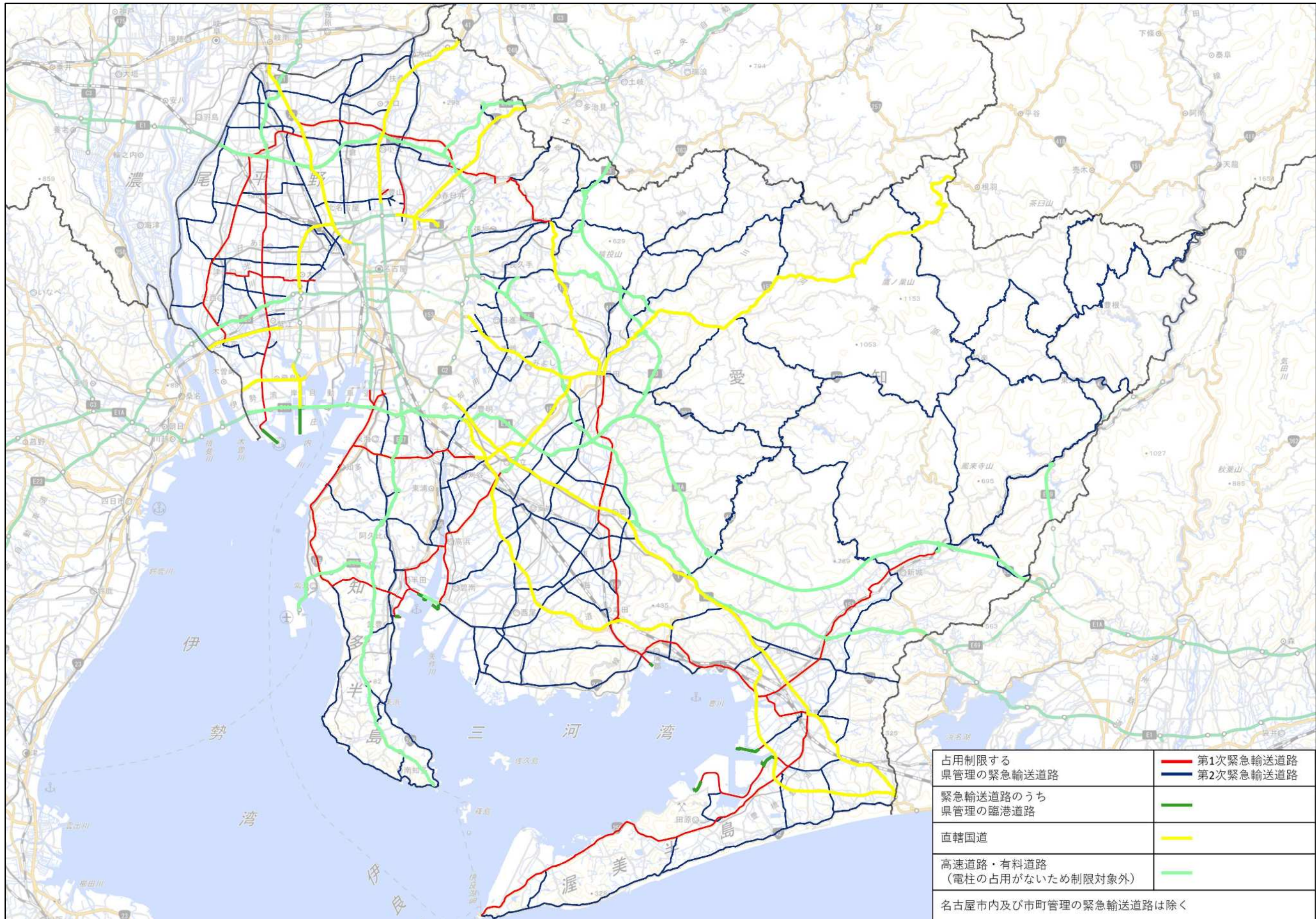


図 3-10 電柱の占用制限の路線図 令和2年6月

<対象物件>

電気事業者や電気通信事業者、ケーブルテレビ事業者等が設置する電柱、電話柱、ケーブルテレビ柱等

(2) 占用料の減額措置

愛知県では、2018（平成30）年1月15日施行の道路法第37条第1項の規定に基づく道路の占用の制限に合わせ、占用料の減額措置を実施している。

4 事業のスピードアップ

(1) 発注方法及び体制の検討

無電柱化事業を推進するため、各工事の同時施工や事業調整の円滑化により事業期間を短縮するための発注方法や体制確保について検討を行っていく。

5 その他の取組

本県では、1997（平成9）年度「愛知県耐震改修促進計画」、2006（平成18）年度「愛知県建築物耐震改修促進計画（あいち建築耐震プラン2015）」、2011（平成23）年度「愛知県建築物耐震改修促進計画（あいち建築減災プラン2020）」を策定し、住宅・建築物の耐震化や減災化に取り組んでいる。

本計画では、緊急輸送道路の沿道建物を中心に耐震診断義務付けを行い、耐震性が不十分と判定された場合には、耐震改修などを促進することが示されている。

緊急輸送道路沿道の建物の地震による倒壊を防ぐことと併せて無電柱化を推進することで、地震等発災直後の緊急輸送道路の通行空間が確保され、迅速な救助・支援活動が期待できる。

6 関係者間の連携の強化

(1) 推進体制

道路管理者、電線管理者、地方公共団体及び地元関係者等からなる愛知県電線地中化推進協議会を活用し、無電柱化の対象区間の合意等無電柱化の推進に係る調整を行う。また、県内市町村が無電柱化推進計画を策定する際には必要な技術支援や、意見交換等を積極的に行い、県内の無電柱化整備方針の整合を図るほか、国の無電柱化ワンストップ相談窓口を活用して市町村の無電柱化を支援する。

具体の無電柱化事業実施箇所においては、低コスト手法や軒下配線・裏配線を含む事業手法の選択、地上機器の設置場所等に関して、地域の合意形成を円滑化するため、必要に応じ、地元関係者や道路管理者、電線管理者の協力を得て、地元協議会等を設置する。

(2) 工事の連携

愛知県が管理する道路において、道路事業等やガス、水道等の地下埋設物の工事が実施される際は、道路工事調整会議等関係者が集まる会議等を活用し、工程等の調整を積極的に行う。

(3) 民地の活用

道路空間に余裕が無い場合や良好な景観形成等の観点から道路上への地上機器の設置が望ましくない場合においては、地上機器の設置場所として、学校や公共施設等の公有地や公開空地等の民地の活用を、管理者の同意を得て進める。

(4) 他事業との連携

無電柱化の実施に際し、地域の課題を踏まえて交通安全事業等と連携して総合的、計画的に取り組むよう努める。

また、無電柱化法第12条に基づき、道路事業および市街地開発事業等が実施される際に、電線管理者と調整して無電柱化の検討を行う。無電柱化が実施可能な場合は、電線管理者に無電柱化を実施するよう要請し、共同して効率的に無電柱化事業を推進する。愛知県においては、無電柱化を実施しやすいよう施工時期等の調整が適切に実施されるよう協力する。

第4 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

1 広報・啓発活動

無電柱化の重要性に関する市民の理解と関心を深め、無電柱化に市民の協力が得られるよう、毎年11月10日の「無電柱化の日」を活かしたイベントを実施するなど、無電柱化に関する広報・啓発活動を積極的に行う。

また、無電柱化の実施状況、効果等について、広報等を活用して周知し、理解を広げる。

2 無電柱化情報の共有

国（中部地方整備局）と連携し、低コスト手法や施工事例、最新技術などを始めとした無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、愛知県の実施状況について国や他の地方公共団体との共有を図る。

3 市町村との連携および支援

市町村による無電柱化を推進するため、市町村無電柱化推進計画の策定を働きかけるとともに、計画段階から合意形成に関する進め方や技術的な課題について、必要な助言を行う。

また、国又は他の地方公共団体から得られた情報について、市町村との共有を図る。

参考 無電柱化を取り巻く環境

近年、無電柱化に関する法整備がすすみ、今後、「道路事業」（道路の維持に関するものを除く）は、基本的に全て無電柱化の検討対象となる（下記：1）。

また、無電柱化の対象とならない事業の条件も明確に示された（下記：2、3）。

さらに、道路事業者以外の土地区画整理事業等関係部局に対して、事業の理解と円滑な運用を促す「技術的助言」が示された（下記：4）。

1 無電柱化法（2016（平成28）年12月）

2016年度に無電柱化法が施行された。

本法により、今後の道路事業の全てが基本的に無電柱化の検討対象になった。また努力義務として推進計画を定め、公表することとなった。

<一部抜粋>

第8条 都道府県は、無電柱化推進計画を基本として、その都道府県の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画（以下この条において「都道府県無電柱化推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

4 都道府県又は市町村は、都道府県無電柱化推進計画又は市町村無電柱化推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第12条 関係事業者は、社会資本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）第二条第二項第一号に掲げる事業（道路の維持に関するものを除く。）、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第七項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施される場合には、これらの事業の状況を踏まえつつ、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするとともに、当該場合において、現に設置し及び管理する道路上の電柱又は電線の撤去を当該事業の実施と併せて行うことができるときは、当該電柱又は電線を撤去するものとする。

2 道路法施行規則第4条の4の2 改正（2019（平成31）年4月）

無電柱化法が施行され、基本的に全ての道路が無電柱化の検討対象となる一方、現行の占用許可基準では、どのような場所が、公益上やむを得ない場所であり電線を地上に設けてよいのか、必ずしも明確ではなく、事業者側で判断が困難なケースが生じていた。

そのため、道路法施行規則第4条の4の2の改正により、当該電線を道路の地下に埋設することが当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所（地下埋設の困難性への該当性）が示された。

<一部抜粋>

⇒電線の占用の場所に関する技術的細目を新設

⇒電線を地上に設ける場合における令第11条の2第2項において準用する令第11条第1項第1号に規定する公益上やむを得ないと認められる場所は、当該事業の実施と併せて当該電線を道路の地下に埋設することが当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所に限る

⇒場所は「地下埋設の困難性への該当性」という項目で明記

- ① 道路を掘削する工事を行う場合であっても、掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さの基準に照らして十分でない場所
- ② 道路を掘削する工事の施工区間延長が、各地上機器の供給区間延長と整合しない場所
- ③ 関係事業者の予算の確保、設計等の準備に要する最低限必要な期間として、道路を掘削する工事着手の2年前までに道路を掘削する工事が実施される旨の通知がなされていない場所
- ④ ①から③までに掲げる場所以外で、改正規則第4条の4の2第1項の「当該道路構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」に該当すると認められる場所については別途通知

3 「道路事業に併せた無電柱化を推進するための手引き」（2019（令和元）年9月）

「道路法施行規則第4条の4の2」改正で示された地下埋設の困難性への該当性①～④の項目について、具体的に運用するための数値等が示された。

数値等の詳細については、「道路事業に併せた無電柱化を推進するための手引き」を参照すること。

<一部抜粋>

①道路を掘削する工事における掘削等の深さについて

道路を掘削する工事を行う場合であっても、「掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さの基準に照らして十分でない場所」は技術上困難である場所と認められる。

「掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さの基準に照らして十分でない場所」とは、切削工等で掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さに比べて極めて小さいと認められる場所であり、例えば切削オーバーレイを行う場合のように、掘削の深さが管路の敷設される層の天端よりも浅い場所である。なお、盛土工事を行う場所については、一般的に管路を敷設することは可能であり、技術上困難な場合には該当しないとされている。

②施工区間延長の考え方について

「道路を掘削する工事の施工区間延長が、各地上機器の供給区間延長と整合しない場所」は技術上困難である場所と認められる。

「各地上機器の供給区間延長と整合しない場所」とは、概ね1器の地上機器の供給区間延長を超えない施工区間延長の工事と認められる場所であり、当該供給区間延長は、地上機器の容量や沿道の電力需要等により異なることから、関係事業者と適切に調整すること。

なお、道路を掘削する工事の施工区間については、該当する道路事業の中で、連続的に掘削する区間を一つの施工区間単位として判断する。

③占用が想定される関係事業者への通知について

「関係事業者の予算の確保、設計等の準備に要する最低限必要な期間として、道路を掘削する工事着手の2年前までに道路を掘削する工事が実施される旨の通知がなされていない場所」は技術上困難である場所と認められる。

「工事着手」の基準日は、当該事業区間において、初めて工事費を投入する年度の4月1日とし、道路を掘削する工事着手の基準日の2年前までの通知を行うに当たっては、地方ブロック無電柱化協議会等の場を活用して通知を行うほか、文書により通知することとされている。

また、道路を掘削する工事着手の2年前までに道路を掘削する工事を実施する旨の通知がなされた以降に用地取得や事業進捗等の遅れにより計画に変更が生じ、関係事業者の予定に影響が生じることが確実となる場合、関係事業者に対して、改めて通知を行う必要がある。

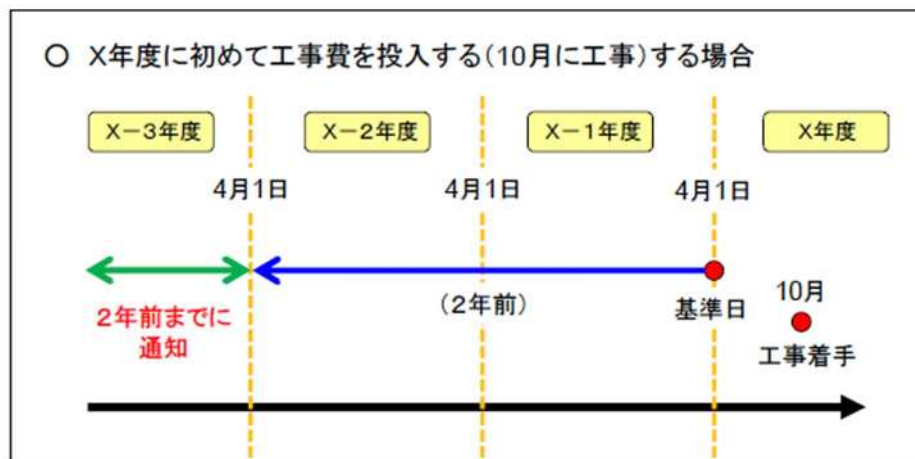


図 1-1 工事着手の基準日の考え方

(出典：事務連絡)

④ 構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所について

①～③までに掲げる場所以外で、「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」に該当すると認められる場所とは、次に掲げる場所とする。

- ⇒ 道路の幅員が著しく狭く、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所
- ⇒ 既に地下に埋設されている占用物件等が多数あり、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所
- ⇒ 災害又は事故が原因で、現に供給されていた電力・通信サービスが途絶え、緊急的に電柱の地上への設置により、当該サービスの供給を確保する必要がある場所

4 「無電柱化の推進に関する法律を踏まえた土地区画整理事業、市街地再開発事業、防災街区整備事業及び住宅市街地総合整備事業等の運用について(技術的助言)」(2020(令和2)年3月)

土地区画整理事業、市街地再開発事業、防災街区整備事業、住宅市街地総合整備事業(道路事業以外)に対し、技術的助言として「背景」「関係事業者との連携」「道路管理者との連携」「施工業者等への指導・情報提供」について通知された。

<一部抜粋>

① 背景（無電柱化に関する法整備の経緯を説明）

② 開発業者との連携

無電柱化を推進する上で必要な関係事業者との連携については、以下に留意すること。

（ア）通知の時期としては、都市計画決定など可能な限り早い段階が望ましい。

なお、2年前までに通知がなされていない場合であっても、可能な限り無電柱化の実施がなされることが望ましい。

（イ）関係事業者が行う無電柱化工事のうち、土地区画整理事業等に必要な工事と重複する部分については、土地区画整理事業等の施行者（以下「施行者」という。）が整備することができるものとする。

（ウ）土地区画整理事業等に併せた無電柱化に要する費用は、関係事業者が負担することを基本として調整する。また、土地区画整理事業等に必要な工事と重複する部分を施行者が整備及び負担することにより、事業期間の短縮やコスト削減等の効率化が図られる場合には、施行者が可能な範囲で積極的に負担することが望ましい。（ア）通知の時期としては、都市計画決定など可能な限り早い段階が望ましい。なお、2年前までに通知がなされていない場合であっても、可能な限り無電柱化の実施がなされることが望ましい。

③道路管理者との連携

改正規則の施行により、管内地方公共団体が管理する道路の占用許可基準が変更されたことから、土地区画整理事業等により整備される道路の無電柱化に向けては、関係事業者のみならず道路管理者に対しても、適切な連携を図ることが望ましい。

については、都市計画決定など可能な限り早い段階で、別紙2により道路管理者に情報共有すること。

④施行業者等への指導・情報提供

土地区画整理事業等の施行に係る事前相談の段階から、施行者等に対し、上記②及び③に加えて、以下について指導・情報提供することが望ましい。

(ア) 管内地方公共団体の管理道路の占用許可基準が変更になったこと及び土地区画整理事業等により整備される道路についても、無電柱化が求められること。

(イ) 事業計画案の検討段階から、土地区画整理事業等の施行区域内の無電柱化の方針等について、道路管理者との調整を速やかに行うことが望ましいこと。