

# 無電柱化推進あり方検討委員会 中間とりまとめ骨子（案）

はじめに

## 1. 我が国における無電柱化の経緯及び情勢の変化

### (1) 我が国の架空配電網整備及び無電柱化の経緯

(戦後復興期の架空配電網整備及びその後の架空配電網整備の加速化)

- 我が国においても、戦前は、電線管理者が自ら電線の地下埋設を行っていた時期もある。しかし、戦後、急速な近代化や戦災復興に伴う電気需要の充足等の観点から、道路法上、電柱及び電線がいわゆる義務占用物件として位置付けられ一定の法的保護が与えられるとともに、架空配電網の整備が進められてきた。
- 急激に円高が進んだ昭和53年に、円高差益を地中化推進に充てるべしとの議論が存在したが、関係業界の賛同が得られず実現しなかった。むしろ、ニューメディア網（CATV網や光ファイバ網）の整備（昭和59年頃）や超高速ブロードバンド網の整備に不可欠な光ファイバ網の整備（平成13年頃）を推進するため、一層多くの架空線が整備されるようになった。

(これまでの無電柱化の取組)

- 昭和60年、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上の観点から、電線類の地中化について有識者、関係省庁、電線管理者が検討する協議会が設置された。そして、各電線管理者は、単独地中化について5か年の基本構想を策定し、これを計画的に進めることとされ、これにより、昭和61年から始まった第1期及び2期電線類地中化計画の下では、単独地中化方式が最も多く実施されていた（単独地中化方式が全体の約50%）。
- しかし、平成7年に電線共同溝法が施行されると、道路管理者が費用の概ね3分の2を負担する電線共同溝方式が無電柱化手法の大宗を占めるよ

1 うになり、電線管理者による単独地中化は激減した（現在は約 90%が電  
2 線共同溝方式）。近年では、地中化について、管路の浅層埋設や小型ボック  
3 スの活用等による低コスト化の技術開発が進められてきたほか、軒下配線  
4 や裏配線のような地中化以外の手法による無電柱化の取組も進められてき  
5 た。

- 6 ・ これまで6期にわたり無電柱化推進計画が策定され、約 9,500km の無  
7 電柱化が実施されてきたものの、近年においては、電線共同溝方式に偏重  
8 した無電柱化の限界が明らかとなってきたおり、平成 21 年から始まった  
9 「無電柱化に係るガイドライン」（第6期計画に相当）の下では、無電柱化  
10 事業の着手延長が年平均でピークの第5期計画時の6割程度にまで低下し  
11 た。

12 （現状）

- 13 ・ 我が国には桜の木と同じ 3,500 万本の電柱が林立しており、削減に取り  
14 り組んでいるにもかかわらず、逆に毎年約7万本のペースで電柱が増加し  
15 てきている。
- 16 ・ その結果、先進欧米諸国のみならず、アジア諸国と比べても、我が国は  
17 無電柱化の進展において大きく後れをとっている。

## 18 19 （2）無電柱化を取り巻く近年の情勢の変化

20 （防災の観点からの無電柱化の必要性）

- 21 ・ 阪神大震災（平成7年）や熊本地震（平成28年）においては、数多く  
22 の電柱が倒壊し、架空線の被災率は、地中線に比べ数倍から数十倍も高く  
23 なっている。また、架空線については、地中線と異なり、台風や突風によ  
24 る被災も生じている。
- 25 ・ 今後、南海トラフ地震、首都直下地震等の巨大地震が、30年以内に約  
26 70%の確率で発生することが予測されるほか、気候変動により、非常に強  
27 い台風の発生頻度が増加するとの予測もあり、災害時における道路の通行  
28 確保の観点から、無電柱化を推進する必要性が高まっている。

29 （安全・円滑な交通確保の観点からの無電柱化の必要性）

- 30 ・ 車両が電柱に衝突する事故は、重大なものとなることが多いほか、主に

1 市街地において、電柱を避けるために車両が蛇行し、又はすれ違いが困難  
2 となる箇所が存在している。また、幅員の狭い歩道や路側帯にある電柱は  
3 歩行空間を狭め、歩行者の安全・快適な歩行を阻害している。

- 4 ・ これまで地上機器の設置等の制約から、歩道幅員の広い区間で無電柱化  
5 が進められてきたが、今後、我が国において高齢化が急速に進展すること  
6 も踏まえると、安全・円滑な交通確保の観点から、歩道の狭い又は無い道  
7 路でも無電柱化を推進する必要性が高まっている。

8 (景観形成及び観光振興の観点からの無電柱化の必要性)

- 9 ・ クモの巣のように張り巡らされた電線により、富士山を始めとする我が  
10 国が世界に誇る風光明媚な自然景観や、伝統的建造物群等の歴史的街並み  
11 の景観が阻害されている。また、地域の伝統的な祭りの際に、電柱・電線  
12 を避けるために山車の縮小や巡行ルートの変更を余儀なくされるなど、観  
13 光振興を図る上でも重要な地域の伝統的祭りの支障にもなっている。
- 14 ・ 現在、我が国においては訪日外国人観光客数を平成 32 年に 4,000 万  
15 人、平成 42 年に 6,000 万人とする目標を打ち出しており、また、平成  
16 32 年には東京オリンピック・パラリンピックの開催が予定されている。  
17 加えて、街歩きニーズの増加等も踏まえると、景観形成及び観光振興の観  
18 点から、無電柱化を推進する必要性が高まっている。

19 (無電柱化を求める社会的機運の高まり)

- 20 ・ 平成 27 年 10 月に「無電柱化を推進する市区町村長の会」が発足した  
21 ほか、つくば市や東京都において無電柱化条例が制定されるなど、地方公  
22 共団体における無電柱化の取組が近年にない盛り上がりを見せている。
- 23 ・ また、(一社)無電柱化民間プロジェクト実行委員会、NPO電線のない  
24 街づくり支援ネットワーク等無電柱化の推進を目的とした民間団体が設立  
25 されるなど、民間においても無電柱化を推進する動きがみられる。
- 26 ・ こうした中、平成 28 年 12 月、「無電柱化の推進に関する法律(以下「無  
27 電柱化法」という。)」が成立・施行され、国、地方公共団体、関係事業者  
28 (電線管理者)、国民の責務等が明確化され、それぞれの適切な役割分担の  
29 下、無電柱化を総合的、計画的かつ迅速に進めていくこととされた。

30

## 1 2. 無電柱化推進の課題

2 (限りある予算の中での推進)

3 • 今後、限りある予算の中で、国、地方公共団体、電線管理者が連携して  
4 無電柱化を求める社会的要請・期待に的確にこたえていくためには、従来に  
5 も増して優先的に無電柱化を推進すべき道路を意識して、取組を進める必  
6 要がある。

7 • また、現在、無電柱化方式の大宗を占める電線共同溝方式については、  
8 コストが高いことが課題として指摘されている。電線共同溝は管路・特殊  
9 部とケーブル・地上機器を別々の主体が整備するものであることから、今  
10 後、道路管理者と電線管理者が連携して技術開発を推進し、コスト縮減に  
11 努める必要がある。

12 (官民の役割分担の見直し)

13 • 無電柱化が進んでいる諸外国の多くは、電線管理者が自ら地中化してい  
14 るが、我が国では平成7年以降、電線共同溝方式が無電柱化手法の大宗を  
15 占めている。

16 • 近年の公共事業に係る厳しい財政状況を踏まえると、電線共同溝方式に  
17 偏重する手法では無電柱化の迅速な促進を図ることは困難であり、今後、  
18 官民の適切な役割分担の下で、電線共同溝方式以外の事業手法による無電  
19 柱化の取組を大幅に拡大していく必要がある。

20 (現在の占用制度及びその運用)

21 • 前述のとおり、戦後、道路法においては、電柱及び電線がいわゆる義務  
22 占用物件として位置付けられ一定の法的保護が与えられてきた。

23 • 同時に、道路法においては、道路管理者が一定の区域を指定し、義務占  
24 用物件を含めて当該区域における占用を禁止・制限することができる制度  
25 (以下「占用制限制度」という。)も併せて規定されたが、この占用制限制  
26 度が実際に運用されているのは、平成28年度から開始された直轄国道等  
27 の緊急輸送道路における電柱の新設禁止措置に限られ、これまで必ずしも  
28 十分に活用されてきたとはいいがたい。

29 • また、電柱は、災害時の倒壊により緊急輸送の大きな障害となること、  
30 安全・円滑な交通への支障や景観の阻害要因となるなど、外部不経済を及

1 ぼしているが、占用制度の枠組みにおいて、こうした電柱が来す外部不経  
2 済について十分な議論がなされてきたとはいいがたい。

- 3 • 今後、無電柱化の取組を促進するためには、上記のような事業手法のあ  
4 り方を見直すだけでなく、占用制度及びその運用についても見直してい  
5 く必要がある。

6 (地域レベルでの合意形成)

- 7 • 無電柱化の対象道路等の選択については地方ブロックや都道府県等のレ  
8 ベルでの協議・合意形成が重要となる。現在、地方ブロックや都道府県を  
9 単位とする協議会は存在するが、こうした協議会は道路管理者、電線管理  
10 者等無電柱化担当者のみで構成されており、地域のニーズを反映できるよ  
11 う、体制の充実を図る必要があるとともに、こうした協議会を活用して対  
12 象道路等の選択を検討する必要がある。

- 13 • また、事業実施段階においては、無電柱化の意義について総論での賛成  
14 は得られても、事業手法の選択、地上機器の設置場所等について住民との  
15 合意形成に時間を要する事例も多い。現在、地域の実情に応じた事業の合  
16 意形成を図ることができる体制は一部の例に留まっており、今後、こうし  
17 た事業を実施する地域レベルでの無電柱化推進体制についても構築・充実  
18 していく必要がある。

### 19 20 3. 今後の無電柱化推進の基本的な方向性

#### 21 (1) 対象道路に係る優先順位及び技術開発の促進

22 (優先順位を意識した無電柱化の推進)

- 23 • 限りある予算の中で、国、地方公共団体、電線管理者が連携して無電柱  
24 化を求める社会的要請・期待に的確にこえていくためには、優先的に無電  
25 柱化を推進すべき道路を意識しつつ、取組を進める必要がある。
- 26 • 例えば、以下のような道路においては優先的に無電柱化の推進が検討さ  
27 れる必要がある。ただし、これらの道路以外の道路では無電柱化を実施し  
28 ないということではなく、地域ニーズに応じて必要な無電柱化は着実に実  
29 施することが重要である。

30

1           ▶ 防災

2           緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等災害の被害の拡大  
3           の防止を図るために必要な道路。特に市街地内のこれらの道路におい  
4           ては、人口密度とともに電柱・電線の密度が高く、より被害が甚大と  
5           なりやすいため早急な無電柱化が必要。

6           ▶ 安全・円滑な交通確保

7           バリアフリー法に基づく特定道路やバリアフリー基本構想に位置付  
8           けられた生活関連経路その他駅周辺等のバリアフリー化が必要な道路、  
9           人通りの多い商店街等、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内にある  
10          電柱を避けて車道にはみ出すような道路、車道の建築限界内に電柱が  
11          設置されている道路等安全かつ円滑な交通の確保に必要な道路。

12          ▶ 景観形成・観光振興

13          世界遺産・日本遺産等の周辺や重要伝統建造物群保存地区、景観法、  
14          地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律、景観条例等に  
15          位置づけられた地域、エコパーク・ジオパークその他著名な観光地に  
16          おける良好な景観の形成や観光振興に必要な道路。

17          (対象道路選定に係る国と地方の役割分担、データの活用)

18          ・ 実際は無電柱化を進める対象道路の選定に当たっては、例えば、防災の  
19          観点から無電柱化が必要な道路に関しては、広域的な観点から主として  
20          国・都道府県レベルで検討を行う必要がある一方で、景観形成・観光振興  
21          の観点から無電柱化が必要な道路に関しては、主として地元住民の意向を  
22          適切に把握できる市町村レベルで検討を行うなど、適切な役割分担により  
23          進めるべきである。

24          ・ また、安全・円滑な交通確保の観点から無電柱化を進めるに当たっては、  
25          事故データやビッグデータを活用した車両の挙動データ等の客観的指標を  
26          用いるなどにより、危険性の高い道路を抽出する方法を検討すべきである。

27          (国、地方公共団体及び電線管理者が連携した技術開発)

28          ・ 電線管理者は、無電柱化法第5条に基づき、無電柱化の推進に資する技  
29          術の開発を行う責務を有している。国、地方公共団体及び電線管理者は連  
30          携して、無電柱化の迅速化及びコスト縮減を図る方策等について調査研究、

1 技術開発等の推進及びその成果の普及に努めなければならない。その際、  
2 既存ストックの積極的な活用も検討すべきである。

#### 3 4 (2) 事業の実施等における官民の役割分担の適正化

- 5 • 平成7年以降、電線共同溝方式による無電柱化が推進されてきた背景と  
6 しては、道路の掘り返し抑制等道路管理上の必要性が高い道路においては、  
7 電線共同溝方式により無電柱化を推進することが適切であると考えられた  
8 ことがある。
- 9 • 無電柱化法において求められているとおり、無電柱化は、国、地方公共  
10 団体、電線管理者の適切な役割分担の下で進められるべきものであり、と  
11 りわけ、無電柱化法において、一定の場合に無電柱化を実施することが電  
12 線管理者の責務として明確化されたことは、電線共同溝方式に偏重してい  
13 た平成7年以降の我が国における無電柱化の取組・あり方に見直しを迫る  
14 ものであるといえる。
- 15 • 例えば、道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間等において、引き続き  
16 電線共同溝方式等による無電柱化を進め、道路管理者が財政的な支援を講  
17 じていく一方で、今後は、電線管理者も自らの責務と負担において、(1)  
18 で述べたような無電柱化が必要な道路において、単独地中化、直接埋設、  
19 軒下・裏配線、管の共同利用等の手法を活用しながら、無電柱化を進める  
20 ことが求められる。
- 21 • 特に、無電柱化法第12条<sup>1</sup>に基づき、電線管理者は、道路事業や面整  
22 備事業の際に併せて無電柱化を行うことで、効率的に事業を実施すること  
23 が求められる。
- 24 • なお、それらの場合以外にも、個別の要請により要請者の負担で無電柱  
25 化が実施される場合があるが、このような手法による無電柱化も引き続き

---

<sup>1</sup> 無電柱化法第12条（電柱又は電線の設置の抑制及び撤去）

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。

1 行われることが想定される。

- 2 • これらを踏まえ、国、地方公共団体及び電線管理者はそれぞれの役割を  
3 適切に果たし、多様な手法を活用しながら無電柱化を強力に進めていくこ  
4 とが必要である。

### 6 (3) 占用制度及びその運用の見直し

- 7 • 無電柱化法第 11 条<sup>2</sup>においては、国及び地方公共団体が、必要な場合  
8 には、占用制限制度を活用するよう規定されている。こうした規定も踏ま  
9 えて、今後、占用制限を更に拡大する方法について検討が行われるべきで  
10 ある。
- 11 • また、現在の占用料制度は、「一般的な土地利用における賃料相当額」を  
12 徴収するという考え方により算定されているが、電柱が周囲に外部不経済  
13 を及ぼしていることを踏まえて、そうした外部不経済を適切に占用料へ反  
14 映することについて検討が必要である。

### 16 (4) 地域レベルの無電柱化推進体制の構築

- 17 • 地元関係者や電線管理者を含む関係者が連携して無電柱化に取り組むた  
18 め、地方ブロックや都道府県を単位とする協議会において対象道路等の選  
19 択に関する合意形成を図ることができるよう体制の充実を検討すべきであ  
20 る。
- 21 • また、無電柱化の事業実施段階における円滑な合意形成を図るため、事  
22 業を実施する地域レベルの無電柱化推進体制の構築・充実を検討すべきで  
23 ある。

## 25 4. 無電柱化の推進に関する具体的な施策

26 無電柱化の着実な推進を図るためには、3. で示した基本的な方針の下、

27 2. で示した課題に対応する以下の様々な具体施策を総合的、計画的かつ迅

---

<sup>2</sup> 無電柱化法第 11 条（無電柱化が特に必要であると認められる道路の占用の禁止等）

国及び地方公共団体は、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に無電柱化が特に必要であると認められる道路について、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第三十七条第一項の規定による道路の占用の禁止又は制限その他無電柱化の推進のために必要な措置を講ずるものとする。



1 速に実行する必要がある。

2

### 3 (1) 多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進等

#### 4 (多様な整備手法の活用)

5 ・ 地域の協力を得て無電柱化を実施する軒下配線や裏配線について、これ  
6 までの事例を踏まえて合意形成の方法や仕組みについて整理し、普及促進  
7 を図るべきである。

8 ・ 地中化に際しては、収容する電線類の量や道路交通の状況、既設埋設物  
9 の状況等に応じ、浅層埋設方式や小型ボックス方式、直接埋設方式の採用  
10 によるコスト縮減を検討することが必要。その際は、メンテナンスを含め  
11 たトータルコストの視点も必要である。

12 ・ 電線管理者等が既設の管路を有する場合には、既存ストックの活用が可  
13 能か検討し、効率的に無電柱化を実現することが望ましい。

14 ・ 民間の技術・ノウハウや資金を活用するとともに、地方公共団体の財政  
15 負担の平準化にも資するPFI手法を積極的に採用すべきである。

#### 16 (低コスト手法の普及拡大)

17 ・ 浅層埋設方式及び小型ボックス方式について普及を促進するとともに、  
18 実例を積み重ね、適した地域や注意が必要となる地域等の条件を整理する  
19 など、随時改良していくべきである。

#### 20 (直接埋設方式の開発)

21 ・ 直接埋設方式は海外では一般的な手法であり、その技術開発を進め、早  
22 急な実用化、普及を図るべきである。

23 ・ 直接埋設方式は、新規需要対応時等に掘り返しが必要となるが、無電柱  
24 化法第13条に基づく簡便な手法の一つであることから、幅広く適用でき  
25 るよう検討が必要である。

26 ・ 直接埋設した電線を他の事業者が毀損することを防ぐため、地下埋設物  
27 の位置情報の整備や、地中における明示方法について検討が必要である。

#### 28 (地下埋設物の管理の高度化)

29 ・ 既設の地下埋設物の損傷事故や不明埋設物による設計変更を防止するに  
30 は、埋設工事の際に埋設位置データを着実に整理しておく必要があるため、

- 1 「道路管理システム(ROADIS)」の充実や地下埋設物の三次元データの整  
2 備を進めるべきである。
- 3 ・ 不明埋設物を設計・施行時に把握できるよう地下埋設物を地上から探査  
4 する技術の開発・普及を図るべきである。
- 5 ・ 限られた地下空間を効率的に活用し、また、既設の地下埋設物の移設を  
6 極力不要とするため、新たに整備する道路においては、あらかじめ占用物  
7 件の種類毎に埋設位置の基本的なルールを定めることについても検討すべ  
8 きである。
- 9 (機器のコンパクト化)
- 10 ・ 高コストの要因の1つであり、狭い歩道で無電柱化が進んでいない一因  
11 である地上機器や特殊部のコンパクト化、照明柱に設置される柱上トラン  
12 スの更なるコンパクト化・一体化を推進すべきである。
- 13 ・ 地上機器により子供が死角になるなど交通安全上の問題が生じないよう、  
14 地上機器の大きさや形状に関する技術開発や、設置場所について検討すべ  
15 きである。
- 16 (規格の統一化)
- 17 ・ 地域毎に異なる規格を統一化することで、スケールメリットを活かし、  
18 資機材のコスト縮減を図るべきである。
- 19 (土木工事の縮減)
- 20 ・ 昼間工事の拡大や仮埋め戻しが不要又は低コストとなるよう施工方法や  
21 仮設の工夫を検討すべきである。
- 22 ・ 地域住民の理解・協力を得られやすくするとともに、コストを縮減する  
23 観点から、工期短縮が可能な工法の検討を進めるべきである。
- 24 (新技術の利用促進)
- 25 ・ 民間の開発した新技術の「新技術情報提供システム(NETIS)」への登録・  
26 活用の促進や、電線管理者を含めたオープンな場で評価する仕組みを設け  
27 て民間の開発意欲を向上させるなど、新技術の利用促進を図る仕組みを検  
28 討すべきである。
- 29 (技術情報の共有)
- 30 ・ 条件の悪い箇所が無電柱化を実施した際の対処方法、課題、評価等を共

1 有し、先進技術の共有と技術の底上げを図るべきである。

- 2 • 無電柱化を実施したことの無い地方公共団体や電線管理者に対して、マ  
3 ニュアルの周知や研修等によりノウハウの普及に努めるべきである。

## 4 5 (2) 財政的措置等

### 6 (税制措置)

- 7 • 電線管理者が緊急輸送道路において無電柱化を行う際に、新たに取得し  
8 た電線等に係る固定資産税を減免する特例措置をはじめ、効果的な税制措  
9 置による支援策について検討すべきである。

### 10 (占用料の減額)

- 11 • 直轄国道において電線を地中化する場合に実施している占用料の減額措  
12 置について、地方公共団体にも周知し、普及を促進すべきである。

### 13 (電線敷設工事資金貸付金制度の活用)

- 14 • 電線敷設工事資金貸付金制度を効果的に活用し、特に財政基盤の弱い中  
15 小通信事業者等の無電柱化を支援すべきである。

### 16 (競争的資金による重点的な支援)

- 17 • 先進的な取組や効果の特に大きな取組、他の地域の手本となるような取  
18 組に対し、集中的に資金を充当する方法についても検討すべきである。

### 19 (単独地中化の際の支援のあり方を検討)

- 20 • 電線管理者が直接埋設等により単独地中化を実施しやすいよう、電線共  
21 同溝方式に依らない場合の財政的支援のあり方について検討すべきである。

### 22 (電線共同溝方式における費用負担のあり方の検討)

- 23 • 電線共同溝は、道路管理者と電線管理者の双方の負担により整備してお  
24 り、また道路管理者は電線管理者から建設負担金を徴収している。これま  
25 での整備の実態を踏まえ、適切な費用負担のあり方について検討すべきで  
26 ある。

## 27 28 (3) 占用制度の的確な運用

### 29 (占用制限制度の適用の拡大)

- 30 • 現在、新設電柱については、防災の観点から、直轄国道や一部の地方公

1 共団体が管理する道路のうち緊急輸送道路において、その占用を制限する  
2 措置が講じられているが、これを未実施の地方公共団体へ水平展開すべき  
3 である。また、このような新設電柱に係る占用制限措置を安全・円滑な交  
4 通確保の観点からも講じることが検討すべきである。

5 ・ さらに、既設電柱については、現在は占用制限措置が講じられてはいな  
6 いが、無電柱化を求める社会的要請・期待に的確に responding していくためには、  
7 電線管理者の既存の利益等にも十分に配慮しつつ、既設電柱についても占  
8 用制限措置の実施を検討すべきである。

9 ・ その際、対象区域の選定に当たっては、例えば、防災の観点から行う占  
10 用制限に関しては、広域的な観点から主として国・都道府県レベルで検討  
11 を行う必要がある一方で、安全・円滑な交通確保の観点から行う占用制限  
12 に関しては、主として地元住民のニーズや個別具体の道路交通状況を適切  
13 に把握できる市町村レベルで検討を行うなど、適切な役割分担により進め  
14 るべきである。

15 ・ 緊急輸送道路等において、既設の電柱が撤去されるまでの間は、災害時  
16 の架空線の点検と道路管理者への速やかな報告を義務づけることについて  
17 検討すべきである。

18 (無電柱化法第 12 条の的確な運用)

19 ・ 無電柱化法第 12 条は、道路事業や面整備事業の実施に併せて電線管理  
20 者が電柱の新設を抑制し、又は撤去する責務を有することを明確に規定し  
21 ており、無電柱化を推進するに当たっては同条を的確に運用することが極  
22 めて有用であることから、現場の実態を踏まえて、具体的な運用方針を検  
23 討すべきである。

24 ・ また、同条は、電線管理者に対する責務を定めたものであるが、その実  
25 効性を占用制度の枠内で担保するための道路法令のあり方を検討すべきで  
26 ある。

27 (占用料制度の見直し)

28 ・ 現在、占用料の算定において外部不経済は考慮されていないが、電柱等  
29 の占用物件がもたらす外部不経済を反映した占用料のあり方を検討すべき  
30 である。

- 1       • その際、電線管理者が消費者に負担を転嫁することにより消費者にとつ  
2       て過度な負担が生じることとならないよう留意するとともに、電柱以外の  
3       占用物件との均衡等にも十分に配慮すべきである。

#### 4 5       (4) 関係事業者間の連携の強化

##### 6       (協議会等)

- 7       • 地方ブロック無電柱化協議会及び都道府県部会について、地域の実態、  
8       ニーズ等を踏まえた検討を強化するため、道路管理者、電線管理者等無電  
9       柱化担当者以外のメンバーを追加するなどして、体制を強化すべきである。  
10      また、こうした場を活用して無電柱化の対象道路等の選択について協議・  
11      合意形成を行っていくべきである。
- 12      • 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  
13      置場所等に関して、地域の合意形成を円滑化するため、地元関係者や道路  
14      管理者、地方公共団体、電線管理者による地元協議会を設置するなどの早  
15      期合意形成手法を確立・普及させるべきである。
- 16      • 地域住民等の発議による無電柱化を支援するため、多岐にわたる関係者  
17      との橋渡しを行うワンストップ窓口を各道路管理者に設けるべきである。

##### 18      (工事・設備の連携)

- 19      • 国、地方公共団体は道路事業や市街地開発事業を行う際には、電線管理  
20      者と工程等を調整し、効率的に電線管理者が無電柱化工事を施工できるよ  
21      う相互に連携、協力すべきである。
- 22      • 複数の電線管理者の工事を調整してコスト、工期を縮減するとともに、  
23      民地への引込設備を集約するなどにより、効率的に整備すべきである。

##### 24      (民地活用の促進)

- 25      • 合意形成が難航しがちな地上機器の設置場所として、学校や公共施設等  
26      の公有地の協力を求めていくことが有用である。
- 27      • 狭い道路での無電柱化を促進するため、軒下配線や民地への地上機器の  
28      設置により土地や建物の利用に一定の制約が生じることを踏まえ、設置が  
29      促進されるインセンティブのあり方について検討すべきである。

- 1 (他の計画・事業との連携)
- 2 ・ 関係者間の理解の促進、意識の向上のため、都市計画や防災計画等にお
- 3 いても無電柱化を位置づけることが望ましい。
- 4 ・ 無電柱化と交通安全事業等の事業が連携することで相乗効果が得られ、
- 5 かつ効率的な無電柱化の実現にも寄与するため、地域の課題を踏まえ総合
- 6 的に取り組むことが望ましい。
- 7
- 8 (5) 国民の理解・協力
- 9 (国民世論の形成)
- 10 ・ 電柱・電線があるのが当たり前と感じている「電線病」を克服し、世界
- 11 に恥じない無電柱化された景観の必要性について、国民の理解を深めるこ
- 12 とが必要である。
- 13 ・ 無電柱化による資産価値の向上等の効果について、実例の収集・分析等
- 14 を進め、理解を広げるべきである。
- 15 ・ 電柱・電線が災害時に危険であることが共通認識となり、国民に積極的
- 16 に無電柱化に協力してもらえよう努めるべきである。
- 17 (条例、都道府県無電柱化推進計画、市町村無電柱化推進計画)
- 18 ・ 地方公共団体での取組と市民の理解・協力を促進するため、地域の二一
- 19 ズに応じた条例の制定や、都道府県無電柱化推進計画、市町村無電柱化推
- 20 進計画の策定を推奨すべきであり、地方整備局等は必要な技術的支援を積
- 21 極的に行うべきである。
- 22 (無電柱化のコストへの理解)
- 23 ・ 無電柱化のコストは、電気料金、税金等により賄われているものであり、
- 24 無電柱化の実現にはそれらを通じて国民の負担を伴うものであることの理
- 25 解を促進すべきである。
- 26 ・ 夜間工事や頻繁な埋め戻しが高コストの要因であることへの理解を深め、
- 27 常設作業帯等工事への理解・協力を促進すべきである。
- 28 (多様な主体との連携)
- 29 ・ 無電柱化を推進する様々な団体と連携し、効果的・効率的な広報に努め
- 30 るべきである。

- 1 (継続的な広報)
- 2 ・ 「無電柱化の日」を活かし、国民の理解促進を図る継続的な広報の実施
- 3 が必要である。
- 4
- 5 おわりに