

無電柱化によるまちづくりについて

名古屋都市センター 調査課 箕浦 誠夫

1 背景・目的

日本では、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、安価で速やかな整備が可能な架空配電・通信網の整備が進められてきた。しかし、地震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危険があるだけではなく、歩行者や車椅子の通行の妨げとなるとともに、良好な景観を損ねることとなっている。

無電柱化は、昭和60年代初頭から、災害の防止や安全かつ円滑な交通の確保及び良好な景観の形成の観点から計画的に実施されてきたが、近年、災害の激甚化、高齢者の増加、訪日外国人をはじめとする観光の需要の増加等により、その必要性が増している。

名古屋市においては、南海トラフを震源とする大規模な地震の発生確率が今後30年間で70%から80%と切迫度を増しており、人的被害や建物被害などの甚大な被害の発生が懸念されている。また、2027年のリニア中央新幹線の開業により、東京・名古屋・大阪の三大都市が一体となった巨大経済圏であるスーパー・メガリージョンが形成され、名古屋市はその中心都市としての役割を担うことになる。こうした状況を受けて、名古屋市では、より一層災害に強いまちづくりが求められるとともに、リニア中央新幹線の開業を見据えた魅力と活力のあるまちづくりが求められていることから、無電柱化を推進する機運が高まってきている。

本研究では、無電柱化の推進に向けたコスト縮減とともに、無電柱化によるまちの魅力向上について検討することで、無電柱化によるまちづくりを推進することを目的としている。

2 無電柱化の概要

(1) 無電柱化の必要性

ア 災害の防止

平成7年の阪神大震災や平成28年の熊本地震では、数多くの電柱が倒壊し、架空線の被災率（電力・通信の供給に支障が生じた割合）は、地中線に比べ数倍から数十倍も高くなっている。また、平成30年9月の台風21号や令和元年9月の台風1

5号においても、数多くの電柱の倒壊が確認され、とりわけ倒木や飛来物の接触による高圧線の断線が原因となった停電の長期化が問題となった。

地震や台風等の災害時において、電柱の倒壊や電線の切断による道路閉鎖を防止するとともに、架空線と比べて電線類の被害を軽減し、電力や通信の安定供給を確保することで、都市の防災機能を向上させる必要がある。



図1 災害時の道路閉鎖状況
(国土交通省ウェブサイトより)

イ 安全かつ円滑な交通の確保

幅員の狭い道路や路側帯にある電柱は歩行空間を狭め、歩行者の安全・快適な通行を阻害するとともに、バリアフリーの観点からも問題となっている。今後、急速に高齢化が進展することを踏まえ、歩道の有効幅員を広くし、道路の見通しを良くすることで、安全で快適な通行空間を確保する必要がある。



図2 安全かつ円滑な交通の確保の整備事例（中区栄一丁目）

ウ 良好的な景観の形成

上空に張り巡らされた電線により、自然景観、伝統的建造物等の歴史的街並み、その他良好な景観の形成が必要な地区における景観が阻害されている。また、地域の伝統的な祭りにおいて、山車の巡行が制限されるなど、観光振興の観点からも電柱や電線が支障となっている。

こうした景観の阻害要因となる電線や電柱をなくすことで、良好な景観を形成するとともに、観光振興を図ることで、まちの魅力を向上させる必要がある。



図3 良好的な景観の形成の整備事例（緑区有松）

（2）名古屋市の整備状況

名古屋市では、昭和61年度以降、主に名古屋駅周辺や栄地区などの市内中心部や地域の骨格となる幹線道路で無電柱化が進められてきた。平成初期までは、電線管理者による単独地中化方式で無電柱化が進められていたが、平成7年に「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が施行されると、道路管理者が電線を収容するための施設を設置する電線共同溝方式が整備手法の大半を占めるようになった。

平成30年度末時点で、名古屋市の管理道路における無電柱化の整備済み道路延長は約119kmであり、国道を含めた名古屋市内の道路における電柱や電線類の無い道路の割合（無電柱化率）は約5%となっている。

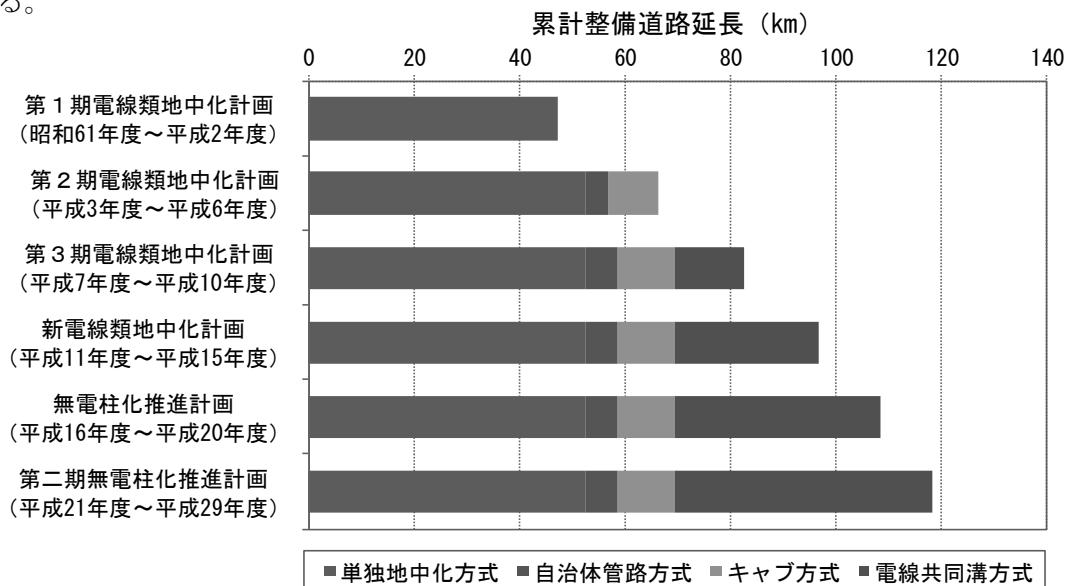


図4 名古屋市の無電柱化整備延長の推移

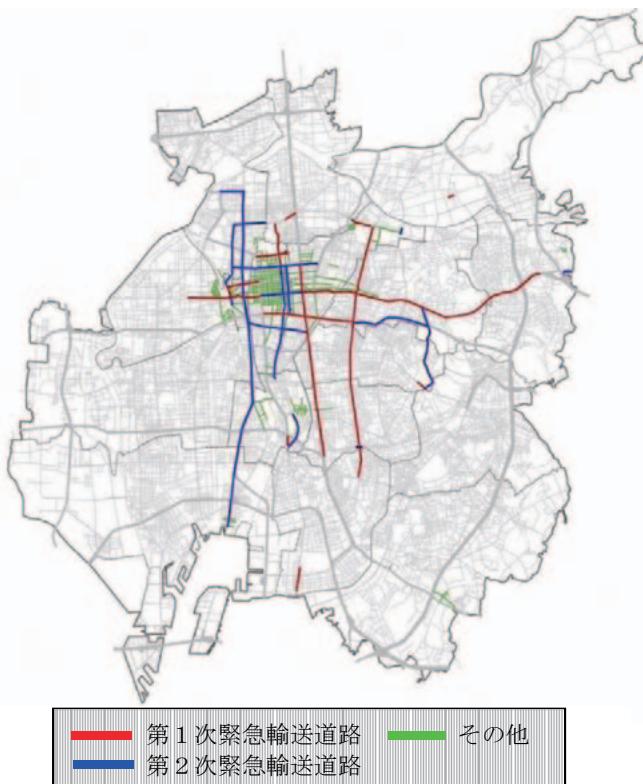


図5 名古屋市の無電柱化整備済み箇所図

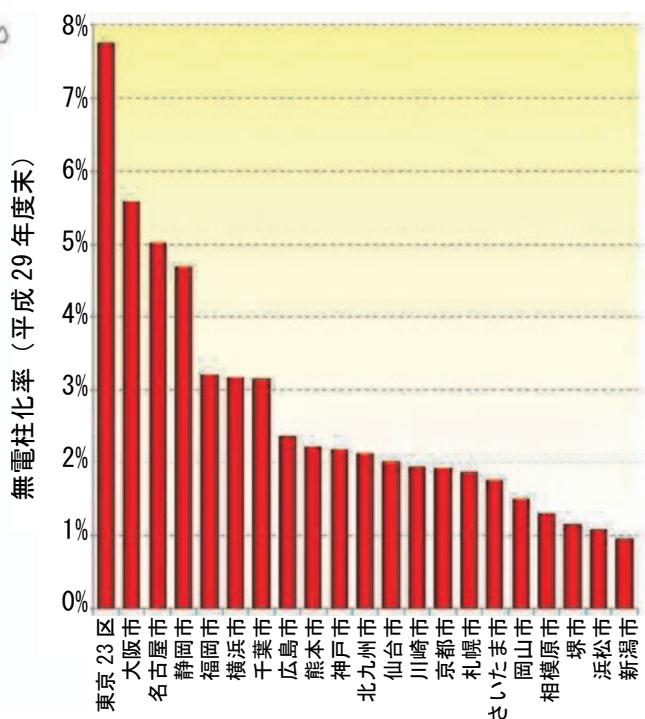


図6 各都市の無電柱化率

(国土交通省ウェブサイトより)

(3) 無電柱化の課題

現在、全国的に実施されている電線共同溝方式による無電柱化は、施設延長1kmあたり約5.3億円もの多大な整備費用が必要となり、道路管理者及び電線管理者の費用負担が大きいことが、無電柱化が進まない主な要因となっている。

近年の公共事業における厳しい財政状況を鑑みると、電線共同溝方式に偏重した整備手法で無電柱化の迅速化を図ることは困難であることから、電線管理者を中心とした関係者と連携を図り、無電柱化の推進に向けた取り組みを拡大していくことが必要である。

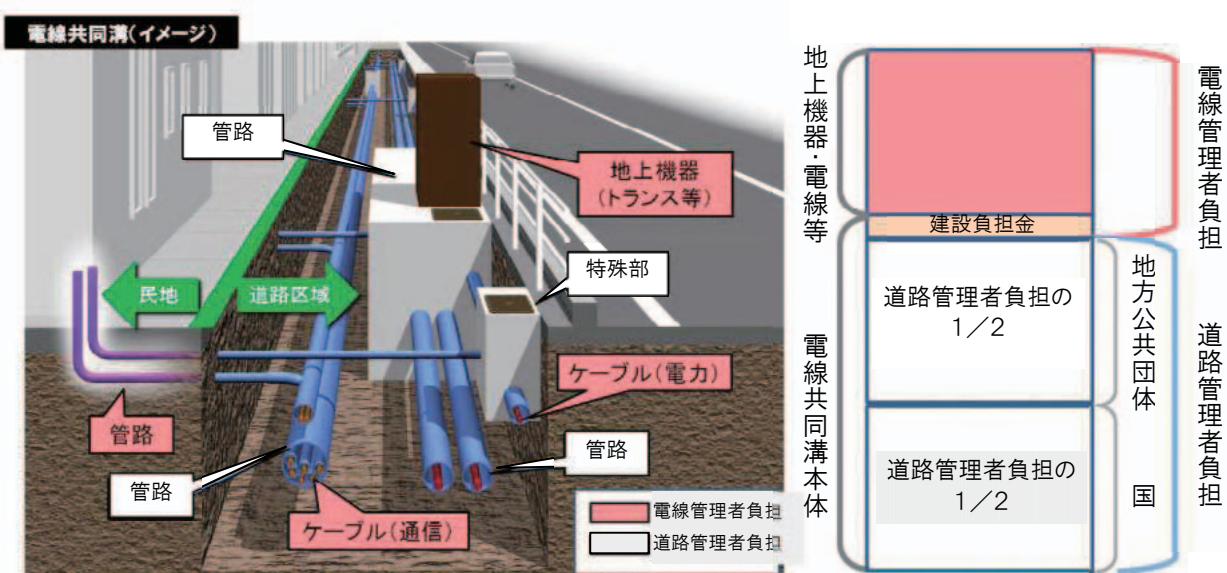


図7 電線共同溝方式における費用負担 (国土交通省ウェブサイトより)

また、無電柱化には電線共同溝等の電線類収容施設の本体工事に加え、支障となる既設埋設物の移設工事、電線管理者による引込管設置工事やケーブルの入線工事等を段階的に行う必要があるため、事業期間が長期に及ぶことや電力供給に必要な変圧器や開閉器（地上機器）を歩道上に設置するため、そのスペースを確保しなければならないという課題がある。

（4）日本と海外の比較

前途のとおり、我が国では昭和61年から無電柱化事業に取り組んでいるところであるが、主要都市の無電柱化率は東京23区で8%、大阪市で6%にとどまっているのに対して、海外においては、無電柱化率100%であるロンドンやパリを始めとしたヨーロッパの先進国的主要都市を中心に無電柱化が進んでいる。また、香港、台北やシンガポールでも無電柱化率は90%以上であり、近年発展が著しいバンコクやホーチミンなどのアジア主要都市においても無電柱化が進んでいる状況である。

これら海外の主要都市においては、架空線や電柱の建柱が法律等で規制されており、電線類の地中化が義務付けられているなど、当初のインフラの整備段階において無電柱化が実施されているケースが多い。例えば、ロンドンでは19世紀の街灯建設事業の際、ガス事業者との公平性を担保するため、電気法に基づき架空線を禁止したことから、早くから無電柱化が進められた経緯がある。一方、日本では、平成28年より直轄国道の緊急輸送道路において、新たな電柱の占用を禁止する占用制限の運用を開始したところであり、既設の電柱の占用制限までには至っていない状況である。

また、整備手法についても、車両荷重を考慮した管路を設置し、その管路内にケーブルを入線するという日本の整備手法とは異なり、海外ではケーブルを直接埋設するという安価で迅速な整備手法により無電柱化の整備を行っていることが、日本と比べて無電柱化が推進している理由と考えられる。

しかし、海外のようにケーブルを直接埋設する整備手法は、道路工事等による掘り返しなどによる感電や停電の事故が多いことから、近年ではケーブルの更新時において日本のような管路方式による無電柱化へ移行しているという実態もある。

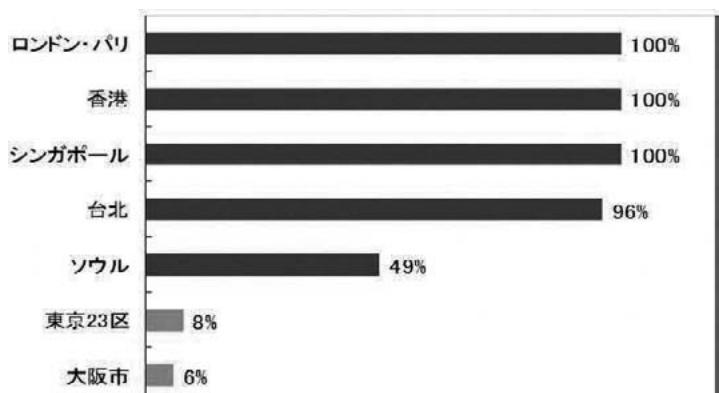


図8 海外の無電柱化率
(国土交通省ウェブサイトより)



図9 パリの街並み
(国土交通省ウェブサイトより)



図10 ロンドンの街並み
(国土交通省ウェブサイトより)

(5) 近年の動向

ア 国

無電柱化をめぐる近年の情勢の変化を踏まえ、平成28年12月に「無電柱化の推進に関する法律（以下「無電柱化法」という。）」が施行され、平成30年4月には無電柱化法第7条の規定に基づき、国は「無電柱化推進計画」を策定した。国が策定した無電柱化推進計画では、DID（人口集中地区）内の第1次緊急輸送道路、バリアフリー化の必要性の高い特定道路、世界文化遺産や重要伝統的建造物群保存地区など景観形成や観光振興に寄与する道路、オリンピック・パラリンピックに関連する道路など無電柱化の必要性の高い道路について、重点的に無電柱化を推進していくこととしている。

また、平成30年の台風21号においては、飛来物等による電柱倒壊により、避難や救急活動、救援物資の輸送、復旧活動に支障を及ぼすとともに、延べ260万戸を超える停電が発生したことから、災害に強い道路づくりや電力の安定供給の観点からも無電柱化の重要性を認識させた。これを受け、平成30年12月に「防災・減災、国土強靭化のための3か年緊急対策」が閣議決定され、緊急輸送道路の無電柱化を推進するための措置がなされるなど、無電柱化の推進に向けて様々な制度や施策を打ち出しているところである。

イ 名古屋市

無電柱化法第8条においては、市町村は国の無電柱化推進計画を基本として、市町村の無電柱化推進計画を定めるよう努めなければならないと規定していることから、名古屋市では、平成31年3月に無電柱化の推進に関する基本的な方針や総合的かつ計画的に講すべき施策などを取りまとめた名古屋市無電柱化推進計画が策定された。

この計画では、無電柱化の推進に関する基本的な方針として、優先的に無電柱化を推進する道路を定



図11 無電柱化候補路線
(災害の防止)

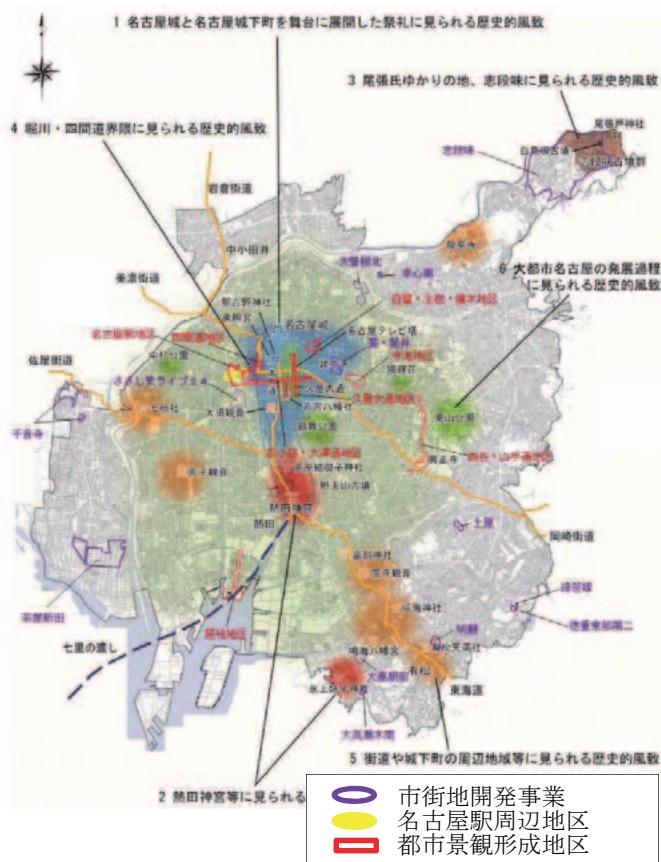


図12 無電柱化検討エリア
(安全かつ円滑な交通の確保・良好な景観の形成)

めている。具体的には、図11及び図12に示すように、災害の防止の観点では緊急輸送道路、安全かつ円滑な交通の確保の観点では市街地開発事業、名古屋駅周辺のまちづくり事業、主要な駅周辺など人通りが多い道路における道路事業等と一体的に無電柱化ができる道路、良好な景観の形成の観点では都市景観形成地区、歴史的な町並みのある地区等において地域との合意形成が整った道路などとしている。

無電柱化の推進に関する目標として、令和2年度までを短期目標、令和3年度以降を将来目標として設定しており、短期目標については、令和2年度までに中部ブロック電線類地中化協議会で電線管理者と合意を得てある道路延長5kmの無電柱化を推進することとし、将来目標については、リニア中央新幹線の開業に向けて無電柱化率10%を目指し施策を推進することとしている。名古屋市において無電柱化率10%を達成するためには、施設延長で約600kmの無電柱化の整備が必要であり、電線共同溝方式では1km当たり約5.3億円の費用を要することから、道路管理者と電線管理者が負担すべき総事業費は約3,000億円にも及ぶことになる。

そして、無電柱化の着実な推進を図るため、低コスト手法など多様な整備手法の活用によるコスト縮減の促進、無電柱化によるまちの魅力の向上、電線管理者を中心とした関係者間の連携の強化を講ずべき施策として定めており、これらの施策を計画的かつ総合的に進めていくことが不可欠であると言える。

4 無電柱化の推進に向けた取り組み

(1) 無電柱化のコスト縮減に向けた検討会議の設立

名古屋市の道路構造や沿線状況などの特性に応じた無電柱化のコスト縮減を図るため、電線管理者である中部電力及びNTTと連携し、多様な整備手法の活用による無電柱化のコスト縮減に向けて、令和元年度に名古屋市は「無電柱化のコスト縮減に向けた検討会議（以下「検討会議」という。）」を設立した。

検討会議では、無電柱化の推進に関する国の取り組みや他都市の整備事例について情報共有を図り、それらの整備手法について検討会議のメンバーに個別に意見聴取を行ったうえで、早期に実現が可能な整備手法について検討を進め、コスト縮減効果の検証を行った。表1に検討会議の概要を示す。

表1 無電柱化のコスト縮減に向けた検討会議の概要

構成	道路管理者：名古屋市 電線管理者：中部電力、NTT
検討項目	1) 従来の電線共同溝方式 管路材の見直し、特殊部の長延化、配線計画の見直し 2) 低コスト手法 浅層埋設、小型ボックス活用埋設、直接埋設 3) その他の無電柱化方式 単独地中化方式、占用制度の運用、PFI方式
開催状況	第1回 無電柱化の推進に関する最近の取組み・事例の紹介 検討項目の確認 第2回 各整備手法に関する意見聴取結果及び検討方針の検討 コスト縮減効果の算定モデルの設定 第3回 各整備手法のコスト縮減効果の検証① 管路材の要求性能の検討 第4回 各整備手法のコスト縮減効果の検証② 設計マニュアルの改訂（案）

(2) 各整備手法の概要及び検討結果

現在、無電柱化の手法として最も採用されている電線共同溝方式は、歩道幅員が狭い道路や歩道のない道路では埋設が困難である場合が多く、整備費用が高いことと相まって、その適用には限界が来ているのが現状であり、今後、一層の低コスト化が求められている。そのためには、国、地方公共団体及び電線管理者を始めとした関係事業者は、今まで以上に連携を強化して、無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に施策を講ずる必要がある。

そのため、平成26年度より国は有識者等で構成される「無電柱化低コスト技術検討委員会」を設立し、無電柱化の低コスト化に向けた技術的検証が行われ、平成28年には、埋設深さの基準の緩和や、電力線と通信線の離隔距離に関する基準の緩和が行われた。上記基準が緩和された結果、「浅層埋設方式」や「小型ボックス活用埋設方式」といった低コスト手法による整備が可能となり、一部の地域で適用されているところである。こうした検討及び検証結果や各地で試行的に実施されている低コスト手法の実施状況等を踏まえ、低コスト手法を普及拡大していくため、平成29年3月に「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）」が作成され、平成31年3月に改訂されたところである。

こうした状況を踏まえ、検討会議では従来の電線共同溝方式、浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式等の低コスト手法、その他の無電柱化方式に大きく分類し、それぞれの整備手法の現状及び課題を抽出したうえで、早期に実現が可能な整備手法について検討を行った。

1) 従来の電線共同溝方式

電線共同溝は、ケーブルを入線するための管路部と接続枠や横断枠などの特殊部から構成されている。過去の名古屋市の工事費を元に、管路部と特殊部についてそれぞれ土工費、施工費、材料費に分類すると、全体の工事費に占める特殊部の材料費が約4割と最も大きく、次いで管路部の材料費の約2割、管路部の土工費の約1割となっている。このことから、電線共同溝方式のコスト縮減を図るために特殊部と管路部の材料費を削減することが効果的であることが分かる。

特殊部については、通信ケーブルを沿線に引き込むための分岐の役割があるため、特殊部の間隔は名古屋市電線共同溝マニュアルにおいて70m以下と規定されており、この規定に基づき特殊部の設置箇所を設定している。他都市における設置間隔の長延化の実績やケーブルの通信技術の向上等を踏まえ、検討会議において電線管理者と検討を行い、特殊部の設置間隔を100mに長延化することで了解を得た。この特殊部の長延化によって特殊部の設置数が削減されることで、全体費用の約12%のコストを削減することが可能となる。

表2 電線共同溝方式の見直し（特殊部の長延化）

歩道一般部	従来方式 (特殊部の最大設置間隔70m)	長延化方式 (特殊部の最大設置間隔100m)
概念図		
特殊部間隔	最大70m (1径間最大：12分岐)	最大100m (1径間最大：20分岐)
交角総和	$\theta_1 + \theta_2 + \theta_3 + \theta_4 \leq 120^\circ$	$\theta_1 + \theta_2 + \theta_3 + \theta_4 \leq 180^\circ$

管路部については、名古屋市では電力管路に「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）」で示されているFEP管を採用しているが、管路材として最も流通している汎用性の高いポリ塩化ビニル管（ECVP管）を採用することで、更なるコスト縮減が期待される。しかし、管路材の採用に際しては、耐衝撃性能を始めとした品質性能についても同時に整理する必要があるため、将来の維持管理等を踏まえた検討を引き続き行っていく必要がある。

2) 低コスト手法

ア 浅層埋設方式

浅層埋設方式は、管路を従来よりも深い位置に埋設する方式であり、埋設位置が浅くなることで、掘削土量の削減や、特殊部のコンパクト化、既存埋設物（上下水道管やガス管等）の上部空間への埋設が可能になることによる支障移設の減少等が期待できる一方で、道路工事等の際の掘り返しによる管路及びケーブルの損傷や現状の乗入構造及び将来の開発等による道路の改築等の対応を考慮する必要がある。

浅層埋設によるコスト縮減効果は期待できるものの、全体事業費に対して僅かであり、浅層埋設によるリスクへの懸念が大きいことから、他都市の事例等を注視しながら、引き続き慎重に議論していく必要がある。

イ 小型ボックス活用埋設方式

小型ボックス活用埋設方式は、電力線と通信線の離隔距離に関する基準が緩和されたことを受け、管路の代わりに小型ボックスを活用し、同一のボックス内に低圧電力線と通信線を同時収容することで、電線共同溝本体の構造をコンパクト化する方式である。小型ボックスは掘削土量や仮設材が削減されるほか、特殊部の小型化によって大型クレーンによる設置が不要となり道路幅員の狭い生活道路での設置も容易になる可能性がある。また、既設埋設物の上部空間への埋設が可能になることにより支障移設が減少する等の特徴がある。

一方で小型ボックスの構造から、電力や通信の需要密度が比較的低い地域、需要変動が少ない地域での適用が望ましいとされているほか、寸法や品質等の規格を標準化し、材料の汎用性を確保することが求められていることから、他都市の事例等を注視しながら、引き続き慎重に議論していく必要がある。

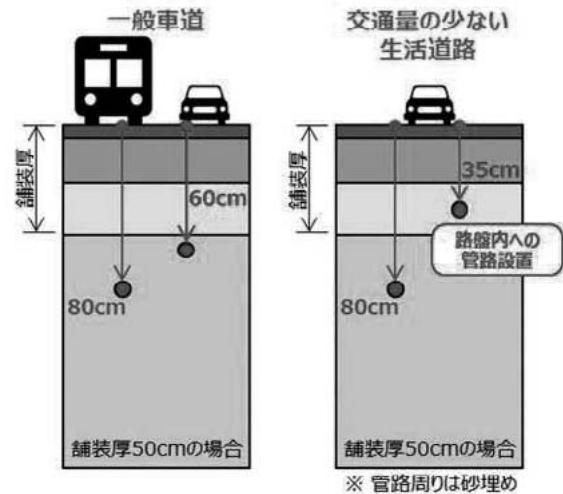


図13 浅層埋設方式のイメージ

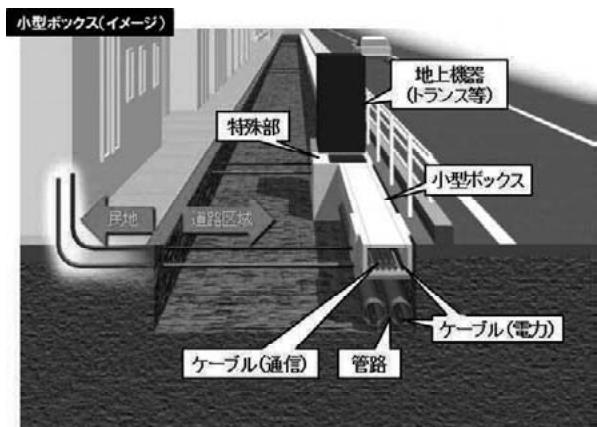


図14 小型ボックス活用埋設方式のイメージ
(国土交通省ウェブサイトより)

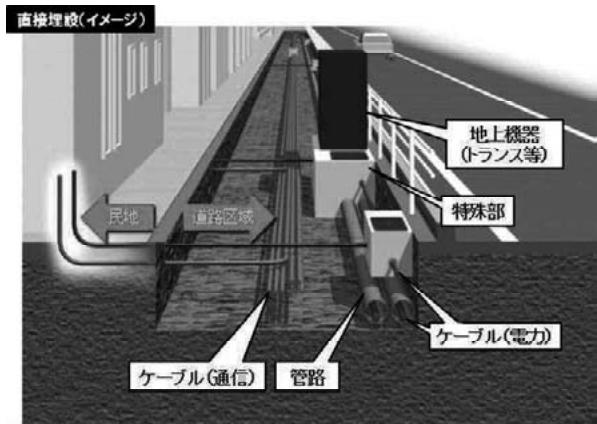


図15 直接埋設方式のイメージ
(国土交通省ウェブサイトより)

ウ 直接埋設方式

直接埋設方式は、道路敷地内へ直接、電力線や通信線等を埋設する方式である。浅層埋設方式による管路や、小型ボックス等の電線類の収容部材が不要となり、常設作業帯等が確保できる路線においては適用の可能性がある。また、既設埋設物との干渉が減少することにより支障移設が減少する可能性がある。埋設されたケーブルが埋戻し材や車両等の上載荷重によって損傷することや、埋戻し後において舗装に段差や破損等が生じることなどが懸念される。このため、ケーブルの保護と舗装の健全性の確保が課題であり、現在は実証実験にとどまっている状況である。

表3 他都市における低コスト手法の整備事例

	新潟県見附市	京都市先斗町	愛知県東海市	京都市左京区
事業概要	宅地造成に合わせた無電柱化を実施	地域の協力により狭隘道路の無電柱化を実施	電線管理者との共同研究により駅周辺の無電柱化を実施	ケーブル・舗装の健全性の検証のため実証実験を実施
整備手法	浅層埋設 小型ボックス活用埋設	小型ボックス活用埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設
延長 (m)	1,280	490	800	70
整備期間	H29.2～H30.5	H29.2～R2(予定)	H30.11～R3(予定)	H29.11～H30.3
状況等	 (整備後)	 (施工状況)	 (整備イメージ)	 (施工状況)

3) その他の無電柱化方式

ア 単独地中化方式

国の無電柱化推進計画において、適切な役割分担による無電柱化の推進の観点から、電線管理者は国及び地方公共団体と連携して迅速化、コスト縮減等に資する技術開発を進めつつ、様々な手法を活用しながら、自らも無電柱化を進めると示されている。

単独地中化方式とは、道路管理者が主体となって事業を実施する電線共同溝方式とは異なり、電線管理者が自らの施工及び費用負担によって電線類の地中化を進めるものである。無電柱化事業が始まった昭和60年代に急激な円高が進み、電力会社に円高差益が大きく発生したため、これを還元するために単独地中化方式による無電柱化が実施された経緯がある。

無電柱化を推進するためには、道路管理者のみならず電線管理者など多様な主体によって事業を進めることが重要である。しかし、近年の電力の自由化や通信サービスの多様化などにより、電線管理者と取り巻く財政状況も厳しい状況であり、その中で電線管理者の費用負担が大きくなる単独地中化方式の普及を図ることは容易ではない。

こうした状況を受けて、地方自治体が実施する道路事業に合わせて電線管理者が行う単独地中化方式による無電柱化に対する国の財政的支援である官民連携無電柱化支援事業の創設や、現在全国で実

施している単独地中化方式のモデル事業により検証を行うなど、電線管理者による単独地中化方式の普及拡大に向けた取り組みを行っているところである。

イ 占用制度等の運用

無電柱化法第11条において、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及び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している。

電柱の占用制限等の制度の的確な運用に向けて、国や一部の地方公共団体では災害の防止の観点から、緊急輸送道路における新たな電柱の占用を禁止する措置を講じているものの、沿線への電力や通信の持続した供給の確保が困難であることから、既存の電柱の占用制限には及んでいない状況である。

こうした状況を踏まえ、国において検討・措置の方針が示されている新設電柱に係る占用制限措置の対象拡大や既設電柱の占用制限措置の実施に加えて、道路の地下に設置した電線等に関する占用料の減額措置等について併せて取り組む必要がある。

また、無電柱化法第12条においては、道路事業や市街地開発事業等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新たに設置しないようにすることとしており、電線を道路の地下に埋設することが困難な場合を除いて、電柱や電線の地上への新設を許可しない旨が道路法施行規則において規定されている。

しかし、これらで無電柱化を実施するには、道路管理者の負担は減少するものの、電線管理者の負担が増大することとなり、結果として無電柱化の推進に支障を及ぼす可能性がある。前述した官民連携無電柱化支援事業などの電線管理者への財政的支援の普及や拡充を図りながら、占用制度の的確な運用を図ることが必要であると言える。

ウ PFI方式

PFI方式とは、民間企業が自ら調達した資金で公共施設やインフラなどを設計・建設したうえで、維持管理や運営までを行う事業手法である。無電柱化では、PFI方式のうちサービス購入型と呼ばれる事業方式を採用しており、民間企業が利用者に提供するサービスの対価として、整備に要した費用を国や自治体が分割して支払う方式である。

PFI方式では、ライフサイクルコストの最適化、予算の平準化、民間事業者の創意工夫によるサービス水準の向上などの利点が挙げられる。また、事業に精通した民間事業者の技術やノウハウにより、事業調整の円滑化や事業期間の短縮が期待できるのに加え、新技術の開発・導入による事業費の縮減や雇用創出や経済活性化なども期待できる。

現在、国では電線共同溝の整備に民間企業の資金調達力や技術力を生かしたPFI方式による無電柱化を試行的に実施しているところであり、今後、国の取り組みを踏まえた運用マニュアル等が整理されることで地方公共団体への導入や普及が期待できることから、引き続き国の動向に注視し、効果や課題等を検証していく必要がある。

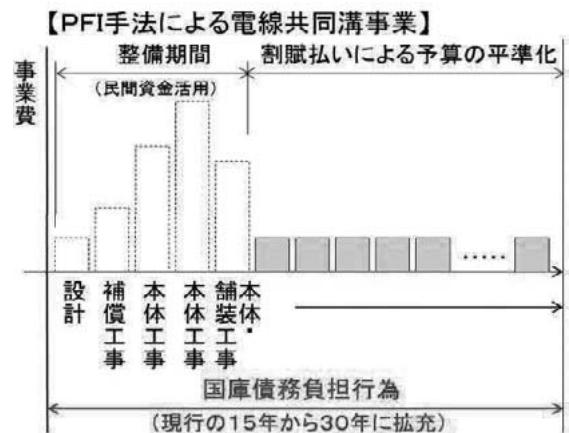


図16 PFI方式のイメージ

5 無電柱化によるまちの魅力向上

無電柱化事業は多大な整備費用を要することが事業が推進しない主な要因であり、多様な整備手法を用いてコスト縮減を図ることは非常に重要である。一方で、無電柱化の整備に合わせて、道路のバリアフリー化、自転車通行空間の整備、街路樹の植栽など、道路や地域の特性に応じた道路空間の再整備の実施により、より魅力のある道路空間の形成が期待できる。無電柱化事業をより効果的かつ効率的に実施するためには、他事業と連携し、まちの魅力向上の観点から無電柱化を推進していくことも重要である。

こうした事業の実施のため、関係者間の協力体制の構築や地域住民との合意形成を図り、協働でまちの魅力向上に取り組んでいく必要がある。そのためには、無電柱化事業は事業費が高いだけではなく、地域の価値や魅力を向上させ、経済成長をもたらす成長戦略として重要な役割を担うことを理解してもらうため、関係者及び市民に対する広報・啓発とともに、こうした取り組みを技術的に支援するスキームの構築が必要である。

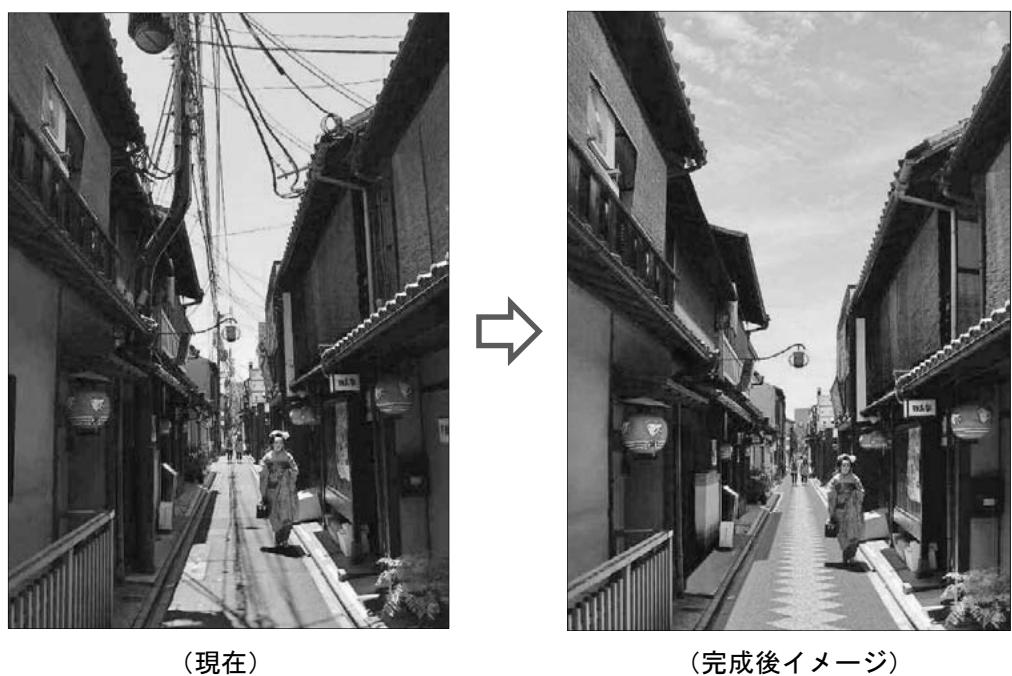


図17 京都市先斗町（京都市ウェブサイトより）



6 おわりに

我が国では、昭和60年代初頭から、電線類を地中へ埋設するなど無電柱化について計画的に取り組まれてきており、一定の整備が図られてきた。しかしながらその水準は、欧米はもとよりアジアの主要都市と比較しても大きく立ち後れている状況である。全国には依然として約3,600万本の電柱が建っており、さらに毎年約7万本ずつ増加しているのが現状である。

小さな頃から電柱や電線に囲まれて生活してきた多くの国民にとっては、電柱や電線があるのが当たり前という感覚になってしまっていることも否定できないことから、無電柱化の重要性について国民の理解と関心を深めることが不可欠となっている。

平成30年4月に策定された国の無電柱化推進計画では、無電柱化を推進するための基本的な方針として、「増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期とする」、「事業と制度を両輪として無電柱化を推進する」、「国、地方公共団体、電線管理者、国民の密接な連携による推進を図る」ことを冒頭に掲げており、名古屋市においてもこの基本的な方針のもと、より一層無電柱化を推進していくことが求められている。名古屋市では、「無電柱化のコスト縮減に向けた検討会議」を立ち上げ、コスト縮減の観点から電線管理者と連携を図りながら検討を進めてきたところであるが、今後もこうした取り組みを継続して行っていくことが大切であると感じた。

これまで述べてきた無電柱化の取り組みは、一朝一夕に為し得るものではなく、継続的な取り組みが必要であるとともに、無電柱化によるまちづくりを推進するため、他の計画や事業とも連携を図りながら、総合的かつ計画的に推進することが重要である。そのためには、国や地方公共団体による制度や計画の策定のみでなく、電線管理者を始めとした関係者間の協力体制の構築や地域住民の無電柱化事業に対する理解や協力が不可欠である。無電柱化事業が一つのきっかけとなり、関係者が各自の責務を十分に理解し一丸となって尽力することで、名古屋市のより良いまちづくりに取り組んでいくことが重要である。