

令和 7 年度第 2 回無電柱化推進のあり方検討委員会  
議事要旨

1. 日時：令和 7 年 8 月 6 日 13：30～15：10
2. 場所：中央合同庁舎 2 号館 B 1 第 2 会議室（WEB 会議併用）
3. 要旨：

【東京都の無電柱化事業について：質疑応答】

- 資料 1 の 8 ページに示されている愛宕地区の市街地再開発事業の事例では、開発区域外についても、公共貢献として無電柱化しているということであり、非常に感銘を受けた。愛宕地区以外でも、例えば氷川神社の周辺でも実施していると思う。今現在、どの程度の事例があるのか。また、今後の都市開発では、このような取組を進めていく方針なのか。（屋井委員長）
- 資料で紹介している都市開発諸制度に加え、都市再生特別地区で実施している事例がある。都市開発諸制度の方は、紹介した愛宕地区の再開発等促進区を定める地区計画の例と、総合設計の例の 2 事例である。都市再生特別地区の方は、赤坂や虎ノ門、日本橋界限など、案件は比較的多く、10 件以上の事例がある。（東京都 神子部長）
- 都道の無電柱化は進んでいるものの、区市町村道は進んでいない印象である。地域の関心は商店街等の無電柱化なので、地元の阿佐ヶ谷で調べたところ、中杉通りや早稲田通りといった都道の無電柱化は進んでいるものの、地元商店街をはじめとした区道はあまり進んでいない。区道の無電柱化については区で優先順位を付けているが、阿佐谷松山通り商店街は 10 番目くらいであった。資料では、区市町村への支援を行っているということであったが、実際には、区から要請しないと支援もできないのではないか。実態として、区からの要請はどの程度活発に行われているのか。また、各区ではどの程度専門人員を活用しているのか。（松原委員）
- ご指摘のように、区道の無電柱化は、都道と比較すれば進んでいない。資料には巢鴨地蔵通りの事例を示しているが、ここは中でも進んでいる箇所である。区市町村道の商店街等での取組については、基本的に区市町村の計画に基づき区市町村が実施する。東京都は、その際に財政支援、技術支援を行っている。区市町村によって、防災に力を入れたり、商店街を対象としていたりという違いがあるのが実情である。（東京都 中田課長）
- 専門的な人員については、区市町村では土木職員が限られているので、無電柱化に携わる人員も多くない。そのため財政支援に加えて、東京都としていろいろと技術支援を行っている。（東京都 中田課長）
- 巢鴨地蔵通りの事例については、いろいろなところで散見するが、地元がこのような熱意を持って取り組んでいるところは、ほかに見られない。それが実情だと思うが、啓発活動や雰囲気醸成などをしないと進まないと思う。（松原委員）

- 原則的には区市町村の方針を尊重して後押しことになるが、都としても一緒に機運醸成などに取組んでいく必要性を感じたところである。（東京都 中田課長）
- 東京科学大学の正門前の区道は、大学が土地を提供して区道を拡幅して無電柱化し、地上機を敷地内に設置した。このように地元と連携して無電柱化を実現する例もある。（屋井委員長）
- 資料 1 の 8 ページに示されている都市開発諸制度の活用について、開発区域外を無電柱化した場合は容積率の割増のボーナスがあるということであったが、無電柱化した延長と割増となる容積率の間の基準などはあるのか。（小幡委員）
- 「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（令和 7 年 3 月改定）の中で、都市開発諸制度を適用する場合、まず、無電柱化について区市町村と協議することを義務付けている。区域外の無電柱化についてもその中で協議していくことになるが、無電柱化の延長に応じて容積率を最大 200 パーセントまで割増することができると定めている。具体の算定にあたっては、不動産鑑定評価基準における収益還元法を用いることとされている。なお、域外貢献には無電柱化以外にも複数のメニューがあるが、複数のメニューを組み合わせた場合でも、容積率の上限は 200 パーセントまでとされている。（東京都 神子部長）

【群馬県における新たな無電柱化推進計画の概要：質疑応答】

- 資料 2 の 10 ページに「道路事業などに電線共同溝整備を追加する場合、B／C への影響が懸念」と記載されているが、具体的にどのような懸念を想定されているか。（久保田委員）
- 道路事業は B／C を計測した上で事業に着手しているが、当初無電柱化が予定されていなかった事業に対して、同時施工によって無電柱化の事業費が加算された場合、費用（C）が大きくなることによって B／C が 1 を下回る可能性もあるということを懸念するものである。（群馬県 松田課長）
- 参考までに、関東地整の事業評価監視委員会では、この度、無電柱化の同時施工に係る費用は道路事業の費用に計上しない、という方針が確認された。一方、無電柱化の便益を算出した上で、便益と費用のいずれも計上すべき、との意見もあったが、それは今後の課題とされたところである。（久保田委員）

【レベニューキャップ制度について：質疑応答】

- レベニューキャップ制度によって、インセンティブが働き効率化が進むとともに、利用者にとってもベネフィットが生まれることは、大変望ましいことである。無電柱化もその方向性の中に含まれるというのは、非常に重要なことである。（屋井委員長）

- 前回の議論の中では、「(国土強靱化計画の目標値とレベニューキャップ制度の) 目標値に違いがある」という指摘があった。現在の無電柱化推進計画とレベニューキャップ制度は、定められた時期にタイムラグがあったことから仕方ない部分もある。資料の 8 ページには、「国土交通省で策定される無電柱化推進計画を踏まえ、各道路管理者の道路工事状況や、施工力・施工時期を加味した工事計画を一般送配電事業者が策定し、それを達成する」とされており、推進計画を踏まえて工事計画を一般送配電事業者が策定するという主体的な色合いになっている。さらに、「国土交通省における無電柱化推進計画が規制期間中に策定・更新された場合は、一般送配電事業者の工事計画を見直す」と記載されており、まさに、今回の説明で理解が進んだのは、次期無電柱化推進計画が策定された場合には、次期計画を踏まえてレベニューキャップ制度にある目標値を見直していく、という方向感が予定されていたというもの。また、資料の 9 ページでは、無電柱化推進計画との連動によってレベニューキャップにおける目標を設定すると記載されており、改めてレベニューキャップにおける目標が無電柱化推進計画と連動していることが確認できた。(屋井委員長)
- 資料の 12 ページには電線共同溝の達成状況を示しているが、文章を読むと、目標に達していないのは道路管理者側の課題と読み取れなくもない。一般送配電事業者が自ら策定する工事計画に基づき進めていく、という感じが受け取れない。そういうものはどこかになければいけないし、その工事計画は、今回策定する次期無電柱化推進計画と整合していなくてはならない。そのあたりのことについて、今回の資料で明確になったと理解したので、我々の間でも共有し、今後の議論を進めたいと思った。(屋井委員長)
- ご指摘いただいたように、無電柱化をレベニューキャップ制度に組み込んだときから、無電柱化推進計画は所与の前提となっている。現在のレベニューキャップは、現行の無電柱化推進計画を前提として定めたものであるが、計画が見直されれば、当然、それに合わせていくという考え方である。(資源エネルギー庁 筑紫課長)
- 資料 12 ページの書き方については、ちょっと語弊があったかも知れない。工事計画については、各電力会社が自分たちの工事計画としてしっかり検討して作成しているが、5 年先までの計画や平均 7 年間という施工期間など、ある程度将来を見越した計画となっている。目標設定に際して、考え方としては一定の合理性があり、我々も確認して進めているものであるが、一方で本当にその考え方のおり進むのか、あるいはそこまで読み切れるのか、という点では改善の余地があると感じている。道路管理者側でも、理想と、実態における周辺地域との合意など難しい状況などを考慮した上で、整備計画を立てていると思われるが、道路管理者側の見通しと電力会社側の工事計画の見通しには齟齬があり、そこを合わせていく必要がある。一般の電力工事と違い、無電柱化事業は電力会社の中だけで完結しないので、計画の立て方を含めて、この 5 年間の実績を踏まえてしっかり対応していく必

要があると思う。多くの要素を考慮しなくてはならないので、考慮の仕方については勉強していきたい。（資源エネルギー庁 筑紫課長）

- レベニューキャップ制度を作った側の人間として一言述べる。レベニューキャップというのは、昔のように費用積上げの総括原価方式で料金を決めるのではなく、レベニュー（収益）全体にキャップをかけて、インセンティブによってより効率的にするのが目的である。その際、社会的な目的や電力の安定供給といった必要な目標値を定めて、それを前提として効率化を図ろうという仕組みであり、基本は、事業者の財布の中でそれ（目標）を達成するということであり、それがインセンティブになるという考え方である。ただ、無電柱化の場合は、無電柱化推進計画という法定計画があるので、それに合わせる必要があるが、原則としては事業者の立場と計画の中で取り組み、達成できなければペナルティを受けるということである。一方、実態を見れば、現在の一般送配電事業者の財務状況は良くない。例えば燃料価格の高騰によって小売電気事業者が撤退した場合、その分のサービス提供は一般送配電事業者が担わなくてはならない。そういったリスクのある事業だということは理解いただきたい。もちろん計画は計画通り実施していく必要があるが、計画通り進まない場合もあるとう実情も理解いただきたい。（山内委員）

- レベニューキャップの目標が定められたとき、私も各社の目標を確認したところ、一部の電力会社では、無電柱化を「未来への投資」と位置づけているように見えた。無電柱化はコストと捉えられることが多く、イギリスでは無電柱化が終わっていて対象になっていないが、イギリスのレベニューキャップの考え方として、サービス信頼度に対して、十分な対策を行っていなかった場合、あるいは十分な対策を行ったと説明できない場合にペナルティの対象になりうるという考え方だと理解している。国によって状況が違いため、何を対象とするかは違いがあるが、日本の場合は台風被害等が多いため、それをもっとよくできる投資を実施していないのであれば、それはペナルティになりうるくらいのコストの感覚があっても良いと考える。それをどこまでやるのか、という点については十分な議論が無いと判断できないが、理念としてはそのような考え方があると思う。（屋井委員長）

- 資料の 11 ページでは、5 年間の目標として 2,729 億円が計上されている。一方、12 ページの実績では、2023 年と 2024 年の 2 年間で約 300km と示されている。無電柱化の平均コストをキロ当たり約 5 億円と考えると、実績で既に 1,500 億円ということになり、5 年間の目標額では足りないが、これには、国交省の負担分も含まれているのか。（鈴木委員）

- 11 ページに示す費用は、電力会社が負担すると見込んでいる費用である。（資源エネルギー庁 筑紫課長）

- 目標の設定にあたっては、無電柱化の平均コストをキロ当たり約 5 億円として、物価上昇等を見据えて設定しているのか。（鈴木委員）

- 目標を設定したのは2022年度時点であり、物価上昇等は当時の状況を見据えているが、実際には当時の想定を超えるスピードで建設費は高騰しており、5年後には、実態を踏まえた検証が必要と考えている。ただ、無電柱化に関わらず、電気料金を構成する全ての要素が物価上昇しており、電気料金制度全体の中で議論していく必要がある。(資源エネルギー庁 筑紫課長)
- 12ページの目標では、今後、年間約400kmペースで整備していくことになっているが、そうすると、達成は困難と考えるか。(鈴木委員)
- 事業者の計画としては、軌道に乗ってくれば年間400kmも可能との見込みで計画したが、達成状況との乖離が大きくなってきている中で、すぐに改善するのは難しいと思っている。最終的には、乖離が生じた原因を検証していく必要があると考える。目標に対するズレについては、事業者側に説明を求めることとしており、それを踏まえて次の5年間の改善点についても説明を求めることとしている。(資源エネルギー庁 筑紫課長)
- 群馬県の計画も、目標約150kmに対して3分の1程度の達成状況だったと思う。12ページのグラフでも概ね同程度に見える。(鈴木委員)

#### 【防災に関する論点：質疑応答】

- 資料4の8ページに、道路啓開時の倒壊電柱の撤去について示されているが、対象は市街地なのか。現行計画では、防災の対象道路は市街地の緊急輸送道路とされているが、道路啓開の対象は市街地内とは限らないのではないか。景観の観点からも、市街地外でも景観に配慮すべき箇所はあり、必ずしも市街地に限定する必要はないのではないか。(天野委員)
- 無電柱化による外部経済便益についてよく指摘されるが、先ほど久保田先生が言われたように、なぜB(便益)に含めないのか。B/CのBに計上すべきである。(山内委員)
- 緊急輸送道路の占用制限について、新設電柱は制限されているものの、既設電柱は制限されていないということであるが、先ほど40年経過した電柱が倒壊した事例を紹介いただいたように、いずれ更新が必要となる。きちんと占用制限をかけた上で地中化していくスケジュールを立てないと、いつまでも無電柱化が進まないと考える。(小幡委員)
- この委員会が始まったころ、既設電柱についても、10年前から予告しておけば、法的には制限はかけられる、という議論があった。しかし本日の資料でも、実際には、既設電柱についてはなかなか制限できていないのが実情だということがわかった。近年、災害も多くなっているので、前倒しでしっかり予告して計画を進めるようにしていただきたい。(松原委員)
- 来年には、自転車に青切符制度が導入されるが、自転車道と歩道の境界がいまいで、境界付近に電柱が建っている事例もあり、大変な混乱を招くと考ええる。そういったことも含め、道路をどのように管理していくのか、という観点で、10年程度のスパンでどんどん計画を前倒して検討していただきたい。(松原委員)

○資料の 5 ページに示していただいている図は、非常に重要である。前回の計画策定時には、このような道路啓開ルートにおける無電柱化の実態がよくわかっていなかった。4 ページのグラフによれば、道路啓開ルート上でも、約 3 割は道路区域外に電柱が建っているということである。このような箇所は、電線共同溝方式では対応できないということになる。5 ページの図で見ると、松山インターから広域防災拠点を結ぶルート上や、国道 11 号の東側区間など、比較的郊外に向かう区間にこのような区間が残っていることがわかる。そうしたときに、果たして電線共同溝方式のような高コストな無電柱化が必要かと考えると、必ずしもそうではない。このようなところは道路管理者ではなく、電線管理者が自ら知恵を出して、より安価で安全な方法を検討していくべき箇所だと思う。先ほど鈴木先生が指摘された 12 ページのグラフは、電線共同溝方式の計画しか対象になっていないが、電線共同溝方式で対応できないところであっても、途絶してはいけない箇所については、電線管理者が自ら整備していく必要がある。現在は、単独地中化方式での目標は約 200km となっているが、次期無電柱化推進計画を作ろうとしているときなので、改めて見直しをしていただき、電線管理者も一緒になって国土強靱化を図り、国民の安全を高めていただきたい。あるいは災害が起きたときにいかに早く救出するか、援助するか、そういうことに最も資する箇所から実施していこうとしているので、お互いに主体的にやるべきことをやっていくことが重要である。それが 5 ページの図によく表れていると思う。今後の議論になるが、例えば先ほど述べた道路啓開ルート上で沿道民地に電柱が建っている区間が約 3 割ということであれば、1000km 以上になる。ここは電線管理者に主体的に実施していただく、ということになるといいな、と思いながら本日の資料を見ていた。(屋井委員長)

○資料の 2 ページに能登半島地震の事例が紹介されているが、能登半島地震では、道路の被害はなく電柱倒壊によって交通が途絶した箇所と、道路自体の損壊によって交通が途絶した箇所があった。両方の例を示してはどうか。(鈴木委員)

○防災に関する論点については、質問というよりも各委員からの意見であったと思うので、次回の委員会において配慮していただきたい。(屋井委員長)

●緊急輸送道路について、新設電柱はほぼ 100 パーセントの区間で占用制限が指定済であるが、次の計画では、既設電柱に対して、占用という概念や無電柱化を整備していくという概念で、いかにうまく仕組みを作って、緊急輸送道路の無電柱化をドライブしていくのが重要と考えている。その辺り、いろいろな仕組みが考えられるので、次回以降にご意見をいただきたい。(道路局 水野課長)

●先ほど資料説明の中で八潮の道路陥没の例があったが、電柱の老朽化とはどのようなものなのか、といったデータをご提示いただけると、今後、占用に関する検討がしやすい。是非、事業者の方々にもご協力いただき、そのよ

うなデータを踏まえながら、より良い仕組みを考えていきたい。先ほど、令和４年に仕組みを作ったものの全く動いていない、という説明もあったが、今後は八潮の例も踏まえて、道路管理者として許可をしていきたいと考えているので、データも含めて、防災に関する議論を深めていきたい。（道路局 水野課長）

○是非、データ提供等を含めてお願いしたい。（屋井委員長）

以 上