

令和7年度第4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11月12日 13:00～15:00
2. 場所：中央合同庁舎2号館B1第2会議室（WEB会議併用）
3. 要旨：

【関係者ヒアリングについて：質疑応答】

- 杉並区の発表に関して伺いたい。狭幅員道路が多い中で、無電柱化を進めるこの大変さがよく理解できた。その中で、側溝の下に置くような技術開発が可能であればとの発言があったが、これは側溝下に何を置く技術をしているのか。（屋井委員長）
- 狭隘道路では、両側に側溝がある区間だと、実質的に埋設物を整備できる幅員が3メートル程度となる。この幅の中で埋設されている既存のライフラインを整理して、通常規模の電線共同溝を整備するのは難しい。一方、側溝の下の空間は空いているので、コンパクトにして側溝の下に設置できれば良いと考える。個人的な意見ではあるが、今後そのような施工が技術的でできれば、狭隘道路でも無電柱化が一層進むのではないかと考える。（杉並区星野課長）
- 側溝の活用、あるいは側溝の下の空間の活用については、委員会とも連動している技術検討会で数年来検討しており、側溝内でも活用可能な場所があるのではないかと議論している。側溝下の空間を活用する考え方も十分あり得る。京都の先斗町でも類似の事例があり、浅層埋設や小型ボックスなど、様々な形も考えられる。（屋井委員長）
- 通学路や生活道路を利用している方から、「電柱があると邪魔だ」といった声は区に届いていたのか。（小幡委員）
- 無電柱化について、行政としては防災面が最優先と考えているが、区民の方から要望では、生活上の通学路等に対するものもある。写真で示したように、狭く歩道とも呼べない場所に電柱があると通行しづらい。ただし、そもそも車椅子などは通行できない幅員のため、電柱がなくなっても通れるとは限らない課題もある。（杉並区 星野課長）
- 現在、取り組んでいる無電柱化路線について、「電柱が邪魔だ」といった意見まではきていない。（文京区 村岡課長）
- 伊丹市の発表では、新設電柱の占用制限の話が印象的であった。緊急輸送道路での占用制限は多くの実績があるが、生活道路での占用制限は先駆的な取り組みだと思う。占用制限措置を実施するにあたって障害などあったか伺いたい。（小幡委員）
- 例えば阪急伊丹駅周辺やJR伊丹駅周辺では、単独地中化や迂回配線によっ

て無電柱化が進められてきた経緯がある。通学路ということもあり、電柱が新たに建たないよう、当然、利用者から苦情の声も想定されるところであったことから、占用制限を実施した。なお、占用制限を実施する際は、各事業者とも調整している。占用制限を実施したところは、道路管理者としての無電柱化の推進にも寄与していると判断している。（伊丹市 西課長）

- 杉並区では、まず緊急輸送道路を対象として占用制限をかけている。その次の段階として、面的な取り組みが重要と考えており、緊急輸送道路から避難所となる小中学校までの道について、新設電柱を建てさせないために占用制限をかける方向で動いている。（杉並区 星野課長）

- 東京二区の杉並区、文京区と伊丹市の報告では、少しニュアンスの違いがあると感じた。「無電柱化の推進に関する法律」ができた時に、基本的に無電柱化の推進は事業者の責務であるとされた。伊丹市は、単独地中化方式により無電柱化された道路について占用制限措置を実施している。さらに既設電柱の占用制限措置についても今後検討を進めていくとのことである。一方、杉並区、文京区は、法律の施行以前に電線共同溝方式でいかに電柱を無くしていくのかという考えていたときと同じではないかと感じた。つまり、事業者が自ら責務を果たしていくという感じではなく、自治体主導で推進しており、狭い道では中々進まないということだと理解した。（松原委員）

- 特に松山通り商店街の無電柱化を進めて欲しい、といった意見を聞くが、杉並区の順位ではおそらく10番目程度で計画に入っていない。区役所に要望しても難しいのではないか、ということをいつも話している。事業者の方の申し出も含めて前向きに進められないか。（松原委員）

- また、中杉通りに関しては単独地中化されている箇所があると思っているが、事業者との関係を教えてほしい。（松原委員）

- 松山通り以外も含め、多くの路線で無電柱化の要望が多い。ただし、時間と費用が制約になっており、一度に複数路線を進めるのは困難である。中杉通りは都道であり、東京都が無電柱化を進めている。（杉並区 星野課長）

- 自治体主導で推進する無電柱化路線については、今回紹介した事例は通学路であったが、根津小学校は指定避難所でもあり、緊急物資を運ぶ防災路線として電柱を無くすことも方針の一つである。防災路線の中でもどのように優先順位をつけて整備していくのか、今回は通学路がある現場に一番最初に取り組んだということである。電線管理者の協力も得ながら、あくまで防災関係の事業として、自治体が推進していく役割と思っている。（文京区 村岡課長）

- 狭隘道路の場合、地上機器の設置が大きな課題である。地上機器には、変圧や配電、遮断機能があるのではないかと認識しているが、まとめることはできないのか？おそらく狭隘道路の場合、手前の区間で分電して、低圧線で各戸に配電する方法もあるかもしれない。また、街路灯の上につける機器が小

型であり、何個もあるとすれば、家に付けてしまうことはできないのか。一戸ごとに分電する形で各家まで配電できないのか。つまり高圧の 6,600 ボルトでどこまで配電することができるのか。技術的なところは不明であるが、遠くで分電が可能であれば、狭い道路内に地上機器を設置する必要がなくなるのではないか。もし各家の直近まで高圧で配電が可能であれば、地上機器を道路の中に設置しなくても良いのではないか。

例えば杉並区に紹介いただいた例は、柱状機器を多く設置されているが、交差点付近には大きな地上機器が設置されている。大きな地上機器で分電した場合に、そのまま各家まで配電できるのであれば、小さい柱状機器では何を分けてているのか教えていただきたい。(天野委員)

- エリア外への地上機器の設置について、これまで路線単位で検討していたが、面的整備にすることで、当該路線以外の場所に地上機器を設置できる可能性が出てくる。例えば裏側に公園がある場合は活用できるため、面的整備により、無電柱化の可能性が広がるのではないかと考える。(杉並区 星野課長)

- 電気関係の技術的な面については、分からぬところ。(文京区 村岡課長)

- 天野委員からの質問に対して、私の意見も踏まえつつ回答したい。

文京区の先ほどの回答「わかりかねる」との点は一つの重要なポイントである。文京区の説明において、「迂回配線はできないと考えた」との発言があったが、この「できないと考えた」のは誰なのかという点が、現在の大きな課題である。私の見解では、おそらく電線管理者が判断したものであり、それを道路管理者として「承知しました」と受け入れたと考えている。しかし私の認識では、この街路網はグリッド状であることから、迂回配線で一定のボリュームを確保することは十分可能であると考えられる。事情がある可能性もあるが、一般的にはこのように考えられる。したがってこの「できない」という認識を変えていくことが必要である。説明の最後に「様々な可能性にチャレンジしたい」とご発言をいただいた。現在、我々もその可能性について検討しており、共に検討できる体制の整備が求められていると考えている。これは委員の指摘のとおり重要な課題と考えている。(屋井委員長)

- 天野委員の質問の説明として、文京区の資料の 9 ページの図面において確認すると、街路上に大きな特殊部が二箇所設置されており、さらに地上機器用の特殊部が別に設置されている。地上機器は必要であるため、迂回配線を行わない限りは設置場所を確保する必要がある。偶然にもここに特殊部を設置できたことで、エリア内の住宅すべてに低圧配線が可能となった。これは問題ないが、巨大な特殊部を二箇所設置する必要性について、十分な議論が行われたのか問われる。

アメリカの事例では、トランスなども含めすべて地下に埋設されている。ワシントンではレジリエンスのための無電柱化事業で、高圧線だけでなくトランスも地下に入れており、技術開発上は不可能ではないことが示されている。

大きな特殊部を設置する理由としては、6,600 ボルトで受電している民家や、工場、特殊な工場などの可能性がある。この地域にそのような需要家があるかどうか、あるいは将来的に可能性があるかどうか。無い場合は 100 ボルト、200 ボルトでありトランスから配電するだけとなる。一方、大きな道路を横断する場合、横断する場所に特殊部がいると言われるが、狭い道路の横断の場合、大きな特殊部は必ずしも必要ではない。こうした状況を道路管理者が市民に適切に説明し、税金を使用する以上は納得の上で事業を決定する体制が必要である。そういう意味ではすごく良い事例である。文京区の事例は整備延長 68m、2.3 億円で、8 本の電柱を撤去した事例であり、一本あたりのコストは高額となる。整備自体は必要なことであるが、今後は他の可能性についてもチャレンジングに検討されることが望ましいと考えている。

(屋井委員長)

【交通安全に関する論点について：質疑応答】

○交通安全に関しては、今回、綿密に議論を行うために非常に優れた資料が用意されたと感じる。歩道の有無により、電柱の影響は異なるため、議論を分けることが必要である。

歩道がある場合、特に狭い道路での整備では、ウォーカブル施策など道路空間の再配分の議論と併せて検討する必要がある。また、場合によっては交通規制を組み合わせて、例えば一方通行化による歩道拡幅やスクールゾーンの設置など、様々な施策をセットで議論し、電柱の撤去により広い歩道を確保していくこと進めていくことになると考える。

一方、歩道がない場合は、電柱撤去によりバリアフリー化は進むが、安全面についてはもう少し議論が必要と考える。資料 2 ページ目では、子供が電柱を避けて車道に迂回し、そこで急ブレーキが発生した事例が示されており、今まで示されていない非常に重要な結果であると考えている。ただし、懸念されるのは電柱撤去により有効幅員が広がることで、車両速度が上昇する可能性があるため、そこは確認していただく必要がある。そういう場合に、例えばゾーン 30 プラスの様々な物理的デバイスを電柱に代わって設置する等、無電柱化と併せて速度抑制策についても同時に考えていく方法を提案してほしい。(久保田委員)

●通学路や特定道路での無電柱化を進めるにあたっては、面的な取組の中で進めることができが交通安全上重要であり、必ずしも電柱撤去だけで通学路全体の交通安全の確保ができるわけではない。ご指摘のとおり、電柱の撤去により車両の速度が上がる恐れがある場合には、ハンプなど物理的な速度抑制策と併せて実施する必要がある。まず面的に安全性を高めていく中で、電柱による障害を効果的に取り除く取り組みを現場で実施し、事例を積み重ねることで取り組みを広げていきたいと考えている。(道路局 田中分析官)

○電柱を撤去することにより速度が上昇する可能性は、大いに考えられるため、具体的な検討、対策にしてほしい。(屋井委員長)

- ピンポイント対策については様々な工夫があり得るが、ポイントは、面的、あるいは線的に一定の範囲で無電柱化を図るという考え方である。それとは別に、ピンポイントで無電柱化を図ることで効果を発揮する場所もあることから、そこをしっかりと進めていく方向性を作るということである。方法論としては資料に示されているイメージ以外にも様々出てきていると思う。先ほどから議論になっている迂回配線や屋側配線、地中化等、様々な手法があるため、それを組み合わせながら、電線管理者及び道路管理者双方に受け入れられる方法を探していくということである。これにより交通安全等の効果を発揮できるように工夫していくということである。(屋井委員長)
- 交差点部分は電線も道路を横断しており、電線が交差する状態になっている。突出する電柱は防災上も緊急車両の通行の障害になる可能性も考えられるため、ピンポイントで重点的に無電柱化する方策はとても良い感じた。(鈴木委員)
- 今後引き続き深度化していくことでお願いしたい。自治体の中では、町内というよりも、地点で困っているなどの問題といったレベル感のため、問題がしっかりと伝わり、受け止められることが重要である。また、電線事業者にも共有し、実現に至っていくといった仕組みを作る必要がある。そのための方法論と実現の仕組みをワーキングなどで検討することが望ましい。(屋井委員長)

【防災に関する論点について：質疑応答】

- 防災に関しては、被災地の方々は特に無電柱化の推進に非常に期待している。また、ありがたいと思っていることは確かである。(池上委員)
- 今回の説明を聞くと、あり方検討委員会が発足した当時に比べ、内容や目標はかなり進展したと考えられる。私どもはこのような情報に接する立場にあるため状況をよく理解しているが、日頃、市民に対して無電柱化をどのように広報しているのかについて非常に关心がある。まだまだ知らない人が多く、大変残念であるため、広報の方法を強化したいと考えている。(池上委員)
- 無電柱化に関する広報が不十分であるということは認識している。今週の11月10日が「無電柱化の日」ということは、おそらくこの場にいる方はご存知と思うが、多くの市民の方々に十分知られている状況ではないと思う。無電柱化というのは非常に効果のある事業だと考えているため、今後、様々な関係者と連携しながら広報に努めていきたい。(道路局 田中分析官)

- 先ほどの交通安全の議論も含め、これまで道路整備に関しては費用便益分析を用いて様々な計算を行われてきたと考える。その観点からすると、例えば交通安全において、電柱が一本存在することで歩行者がまっすぐ歩けない、車椅子の通行が妨げられるといった負の便益も計算できるはずである。従来は、埋設費用や費用縮減に関する議論が中心であり、便益に関する話が

十分に扱われてこなかった。道路行政においては、費用と便益を総合的に評価することが不可欠であると考える。これまで、景観、交通安全、防災という三本で議論してきたが、これらの便益が何かの形で可視化できないか。防災については、リスクの話であり計算が難しいが、これまで道路整備の際は、既にリスクまで計算している。国交省のホームページには便益分析結果が公表されているため、同様の方法で説明可能ではないかと考える。これら負の便益についてどのように捉えているのか。（松原委員）

- 電柱撤去による便益について、その電柱が道路上に及ぼす影響は、まだ定量的に十分に把握できない状況である。例えば、交通安全上、電柱撤去がどのような効果があるかなど、今後研究を進めていければと考えている。（道路局 田中分析官）

○数字の確認を行いたい。資料 4 ページ目では、優先整備区間は約 7,500 キロであり、そのうち電柱が残っているのは、グラフから判断すれば約 4,000 キロ程度と示されている。一方、次の 5 ページの今後の予定では、令和 61 年までに 1 万キロ整備すると記載されている。優先整備区間と数字が異なっているが、確認したい。（鈴木委員）

○また、50 年かけて整備することだが、これまで報告されている実績値では、キロ 5 億円で、年 400 キロペースで整備していると聞いている。1 万キロを 50 年で整備する計画であれば、年 200 キロのペースになるため、従来よりもペースダウンする計画になる。この数字は適切なのか。（鈴木委員）

○5 ページの KPI について。そもそもこの数字はどのように計算されているのか。鈴木委員からも指摘があったように、一見ペースダウンしているように見える。また、かなり緊急性が高い区間と思うが、50 年かけてということとはかなりゆっくりだというのが率直な印象である。（山本委員）

●4 ページに記載しているグラフは、道路啓開を踏まえた優先整備区間の電柱の立地状況をまとめたもの。重点的に無電柱化を進める道路として二つの観点があり、一つは道路啓開を踏まえた優先整備区間（図の赤色部分）であり、もう 1 つは国土強靭化実施中期計画で目標としている市街地（図の桃色部分）の第一次緊急輸送道路（黄色の実線）である。図を見てわかるとおり、市街地内の第一次緊急輸送道路と優先整備区間は一部重複している区間もある。（道路局 田中分析官）

●5 ページの国土強靭化実施中期計画の目標設定の考え方は、国土強靭化実施中期計画の期間中は、5 力年加速化対策の期間中と同じペースで第一次緊急輸送道路の無電柱化を進めた場合を想定しており、その結果、令和 61 年に目標達成となっている。ペースダウンした形で目標設定しているわけではない。（道路局 田中分析官）

○資料の 7 ページ目には、民地に電柱が建っている場合の対策が記載されているが、民地に建っている場合は道路に倒壊することがないようにしてお

けば良い。民地側にワイヤーを設置し道路に倒壊する事がないような構造変更を施せば良いと感じた。(鈴木委員)

○8ページの老朽化した電柱の話について、緊急輸送道路の話とは別と理解した。老朽化が進んでいる電柱が非常に多いタイミングになっており、無電柱化をどのように、どのようなペース・目標で進めるのか、検討しているのかを伺いたい。(山本委員)

●更新電柱の無電柱化の扱いについては、電線管理者の更新計画なども踏まえて検討していく。今後、電柱の更新は確実に発生するので、更新に合わせて効率的に無電柱化を実施できるよう、検討を進めていきたい。(道路局田中分析官)

●電柱の更新については、前回のあり方委員会でも説明したとおり、電柱の更新に際して一本ずつ点検している。一本ずつ建て替える際に無電柱化するのは現実的ではない。連続した建て替えが発生した場合において、各事業者や道路管理者と協議の上、効率的に無電柱化を進めていくと考えている。

(送配電網協議会 新留副部長)

○前回も申し上げたが、老朽化した電柱を一本ずつ検査し更新する際に、大体同じ時期に建てられた電柱が複数本あるとすれば、必ずしもすぐではなくとも、近接したところでダメになりそうな電柱を合わせて一体として更新する方が効率的と考えられるが、この点はいかがか。まだもう少し持つが、年数的にいつかは更新する必要があるのであれば、この際一体的に更新した方が良いのではないかと考えるが。(小幡委員)

○前回の議論の続きとして、資源エネルギー庁や総務省の見解を伺いたい。
(屋井委員長)

●議論をお聞きして、そうした方が合理的ではないかとの意見について、そういった側面もあると考える。また一方で事業者の実務的なプラクティスと、どのように折り合いをつけるか、技術部門ともよく相談したい。(資源エネルギー庁 添田課長)

●総務省としても経産省と基本的に同様であり、老朽化して連続した箇所がある場合にどうするかについては個別の状況を確認し、その都度判断していくことになると考えている。(総務省 森田企画官)

●議論が混在しているように感じる。一本ずつ点検するという議論と、防災や通学路などの目的に向けて、まとめて計画的に撤去する必要があるということは別である。防災の観点で緊急輸送道路においては老朽化の有無に関わらず、別な形で確実に抜いていく必要がある。老朽化した電柱がある程度まとまっており更新するということは、我々の計画で定めていない範囲について検討いただくということ。我々が重点的に無電柱化したいと思っている場所について、一本ずつの点検状況・更新状況を見てまとめて抜けるかどうかによって、そこが重要であると判断するとは別のことだと考える、ここは事業者の方々ともよく調整し、経産省、総務省とも調整しながら進めて

いければと考えている。逆に、老朽化しないと緊急輸送道路についてもできないような考え方になってしまうと、いつまでたっても抜けない状況になってしまうため、整備スピードの遅れがないようにしていきたい。（道路局 水野課長）

- 防災と老朽化について様々な意見があったが、老朽化が進めばそれだけ構造物の力学的な強度も低下していくため、災害上のリスクも増えていくと考える。そういう面も含めて、道路管理者としても電柱の点検状況を把握していきたい。今回、八潮の下水道で明らかになったが、占用物が一体どのような状況にあるのかについて、その占用者だけではなく、道路管理者としてもリスクを把握していくことが大事であると考えている。そこはしっかりと取り組んでいきたい。（道路局 水野課長）

○防災については、これまで何度も議論している。資料 4 ページから 7 ページにかけて、このような考え方を明確に示していることは非常に評価できる。無電柱化は 5 年で終わるような事業ではないことは明らかであり、山本委員も指摘されているとおり、KPI をどのように設定し、重要な箇所から迅速かつ加速的に進めていくかといった議論が重要であることを前提として考える必要がある。そのため 30 年という中長期的なスパンで考えていいくのは当然であり、中期計画で示されているが、50 年先まで完成しないのはあまりに長すぎるということは、ある意味では本当にそれでいいのか、国民の皆さんに訴えているという面もある。現実としては、現在の人的資源や資金といったリソースは限定的であるものの、将来的にはこれらを拡充しつつ、効果をより発揮するような整備、完了という意味での整備に至るような計画を策定していくことが大変重要である。今回の資料でもそのイメージが示されており、非常に評価できる。（屋井委員長）

○鈴木委員からの指摘にあったように、優先整備区間については、現在精査中であり、実際に電柱の正確な位置については詳細に把握できていない。そのため数値については、今後も精査してもらい、場合によっては計画決定後も必要に応じて精査をしていきながら、道路管理者が責任を持って進める部分と、電線管理者が責任を持って進める部分が明確になってくることが望ましい。考え方として今回も明確に示していく必要もある。4 ページによれば、全体の 7,500 キロのうち電柱があるのは約 6 割、4,000 キロである。そのうち、道路区域外が 15% を占める。この 15% 以外については、おそらく道路管理者が主体となって整備を進めることになる。しかし、この 15% の道路区域外の電柱がある部分は、道路区域外だから関係ないとしてしまうと困る。これだけ災害が多い日本で、一番重要な安全が守れなくなる。そこは電線管理者も一体となって対応していくということ。この点を今回の計画の中で示すということであり、評価できる新たな展開である。この点はよろしくお願いしたい。（屋井委員長）

以上