

令和7年度第5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12月24日 10:00～11:15
2. 場所：中央合同庁舎3号館6階 都市局局議室（WEB会議併用）
3. 要旨：

【次期無電柱化推進計画（骨子案）について：質疑応答】

- 昨年1年間で電柱が4万本増えているという説明があった。2024年度に何万本増加したのか、既設電柱の状況について正確に把握したい。（松原委員）
- 参考資料36ページに令和6年度の新設電柱の調査結果を示している。電力柱は4.8万本の増加、通信柱は0.7万本減少しており、全体としては約4万本の増加となっている。右下に過去4年間の電柱増減の推移を記載している。（道路局 田中分析官）
- 増加電柱については、どこで増えているのかといった分析結果をしっかりと示した方がよい。資料を見ると、住宅の新築に伴う民地内の電柱が大半を占めている。再エネ関係や市街地開発事業も多少あるが、7割から8割は住宅の新築に伴って増えている。また、民地内であることから、災害、交通安全、景観といったものに影響を及ぼす可能性が低い場所の電柱が多いのではないかと考えられる。そのあたりを明確にすることで、国民も含めて「電柱が増えている」と一括して理解されてしまうことに対し、「一定の分析を行った上で明確にし、目的に応じてメリハリをつけて対応している」という根拠としてアピールして欲しい。これは資源エネルギー庁で整理しているのか。（屋井委員長）
- 道路局から道路に関するデータをいただき、現在、詳細分析を行っているところである。（資源エネルギー庁 中村補佐）
- 無電柱化の事業を進めているのに、新設電柱が4.8万本と言われると事業の進捗状況として疑問を感じるころだが、民地が8割、官地が2割ということなので、一番重要なのは道路区域内にどのくらい電柱が新設されているのかということではないか。「民地」には私道も含まれるのか。（小幡委員）
- 「民地」には私道も含まれているが、基本的には個別の住宅の敷地内が多い。道路区域内の新設電柱については、参考資料に示すとおり約9,000本が建っている。なお、令和6年度は詳細調査中であるが、令和5年度では、緊急輸送道路の沿道の民地については約1,000本程度増加しており、緊急輸送道路上では241本減少している。（資源エネルギー庁 中村補佐）
- 無電柱化の政策は、道路区域の電柱を無くしていくことがまずは考えられており、もちろん民地の電柱も道路側に倒壊することによって影響するため、届出勧告制度ができたのは有用である。ただ、一般の方から見ると、道路上の電柱をなくするのが無電柱化であるという認識だと思うので、新設電

柱がこんなに増えている、と示す中に私人の居住地の電柱までカウントする必要があるのかはやや疑問である。統計データの発表の仕方として、この点は気を付けた方が良くはないか。(小幡委員)

○緊急輸送道路の沿道民地で 1,000 本増えているという点は、今回の計画が策定され、今後そのようなことが起きないように対策、具体的な取組をしなければならぬと思っている。(屋井委員長)

○一方で、小幡委員の意見のとおり、住宅の建替え等によって、細街路のような場所に電柱が増えた、というようなものについては、そこまで管理しきれない。このようなものは「増えている」数字から外すか、あるいは少なくとも区分して見せる工夫が必要である。(屋井委員長)

○参考資料 38 ページに、条例で無電柱化を義務化している事例として、つくば市や鎌倉市が紹介されているが、このような地域での新設電柱の状況についても伺いたい。(小幡委員)

●条例の内容は様々である。例えば、つくば市や鎌倉市では、無電柱化したところについて、今後新設電柱を基本的に建てさせないという規制である。ただし、規制の強度としては、届出・勧告が中心になっており、最大限の行政指導により電柱を立てさせない取組である。また東京でも無電柱化の条例を検討中であるが、同様に届出・勧告などによって無電柱化を進めていくものである。(都市局 筒井課長)

●一番厳しいのは景観地区による規制である。北海道の倶知安町では、景観法に基づく景観地区を定め、景観地区にかかる規制によって電柱の新設を禁止するとしており、ここですると新設電柱は完全にゼロになる。いずれにしても、条例や都市計画法の網により、原則として新設電柱については相当程度抑制されることは間違いないと認識している。(都市局 筒井課長)

○資料 4 ページに、「管路整備後、長期間にわたって電柱が撤去されていない場合がある」と記載されており、その対策として占用制限を行うとされているが、罰則規定がない以上、インセンティブとしては意味がないのではないか。占用制限は進んでも、電柱はなくならないという事態が続くのではないか。(松原委員)

●今後は、事業中箇所では既設電柱に対する占用制限を実施していく。占用制限の実施により、電柱撤去の時期が明示されるとともに、占用許可の更新ができなくなる。

●なお、電柱撤去が遅れている理由を見ると、例えば道路整備に関する調整と住宅地等への電線引込の調整時期が違うことにより、住民との合意形成が難航している事例が多い。電線管理者としっかり連携して進めることで、現場での電柱撤去が進むように取組んでいきたい。(道路局 田中分析官)

○官民連携は大変重要なテーマである。無電柱化は工事区間を分割して行っているため、スタートする時に両端に残る電柱を強化するための支線を設

置する場合もある。工事を始める前から沿道の方々にも理解いただくなど、非常にきめ細かな対応がないと、管路整備後に電柱が抜けない、といった状況が起こってしまう。道路管理者側と電線管理者側の両方に原因があるが、そういったことが起こらないように、合意形成ガイドや手引きを含めて改定していくという方向性が出ているものと理解した。(屋井委員長)

- 参考資料 30 ページに既設電柱の撤去の状況を記載している。未撤去電柱約 5,800 本のうち、4 年以上経過しているものが約 4 割であるが、地域によって電力会社と道路管理者との調整方法が違っており、地域差が大きい。31 ページに具体的な方針を示しているが、事業化の際に、適切な地上機器の配置など、電柱撤去を考慮した工事ロットを設定して、道路整備が終わればしっかりと電柱が抜けるように事業を進めていきたい。(道路局 田中分析官)

○資料 1 の 1 ページに「整備上の課題」の中で「予算・人員などのリソースが分散化」したことによって整備が遅れている、と記載されている。この点についての対応はどこに反映されているのか。また、対応としてはどこかで調整する必要があると思うが、どのように盛り込まれているのか。(鈴置委員)

- 次期計画では、「整備完了の延長」を目標として取り組むことにより、新規の事業箇所を増やすのではなく、事業中箇所をしっかりと完了させ、整備の進捗を図りたいと考えている。(道路局 田中分析官)

○どこかで調整する仕組みを持つということか。(鈴置委員)

- 「整備完了の延長」という目標に向けて、各現場で事業の進捗を管理していく。具体的な事業箇所については、各地方ブロックに設置されている無電柱化協議会で調整のうえ進めていく。(道路局 田中分析官)

○それぞれで管理していく、ということであるが、リソースが分散化しているというのであれば、やはり調整する仕組みがいるように感じる。そうしたことも含めて管理していただければと思う。(鈴置委員)

○資料 1 の 3 ページの説明で、安全・円滑や景観・観光は、防災に比べて進捗が遅いという説明があったが、自治体にとっては、補助が受けられるかどうか大きな問題である。補助を受けるためには、どのレベルの計画に位置付けられている必要があるのかが分かりにくい。市町村の無電柱化推進計画に位置付けられていることで補助の対象となるのか、都道府県の無電柱化推進計画に位置付けられていることが求められるのか。道路部局の無電柱化事業の場合は、地方版の無電柱化推進計画に記載されていると補助の対象になる、というが、そのあたりの具体的な方法を明確にする必要がある。基礎自治体や都道府県の担当者が把握していないと困ると思うが、その説明はなされると考えて良いか。(天野委員)

- 補助を受けるためには、各道路管理者で無電柱化推進計画を策定していることが要件となる。しかしながら、市町村の無電柱化推進計画の中には、各地域の景観や観光に関する計画を踏まえたものとなっていない事例がある。

今後は、景観や観光の関係者と連携して無電柱化推進計画が策定されるよう、計画に記載することが望ましい内容をひな形で示すなど、市町村を支援していきたい。(道路局 田中分析官)

○丁寧に示して欲しい。自治体の場合、景観や観光は都市計画部局が担当するが、無電柱化は建設部局になる。その連携がうまくいかないことが原因になっている可能性があるため、手引き等にもそのようなことを記載して欲しい。(天野委員)

●都市部局において無電柱化についての意識をどう高めていくのかは大きな課題である。景観法の関係では、「景観」と無電柱化は関係ないと思っている自治体が少なくなかったが、無電柱化を進めるところについては、景観計画や景観地区で位置付けることが可能である旨を令和4年3月に通知した。当然ながら、電線共同溝の整備については無電柱化推進計画の位置づけが必要になるが、例えば自治体独自の事業についても、都市側の事業で支援できる形になる。これまで以上に道路局と積極的に連携していきたい。(都市局 筒井課長)

○よろしく願いしたい。市街化していない場所は道路部局でなければならない、といったことは理解しているが、基礎自治体ではよくわからずに進めてしまうこともあるため、分かりやすいマニュアルや通知をお願いする。(天野委員)

○そのあたり、骨子案(詳細版)には「関係者間の連携の強化」の中で文章として記載されている。従来のブロック協議会で協力方式を決めていく、といった枠組みはある一方で、「もっと安くてもいい、目的が達成できればいい」という市町村の柔軟な取組みを誰かが聞き入れてあげないと、なかなか進まない。地域の声を反映できるような改善や、安く工夫できるのであれば電線管理者に協力してもらえるか、といった方向感が出るとよい。(屋井委員長)

○電線管理者とも協定を結びながら進めている事例もある。今回は大変重要なタイミングのため、次期無電柱化推進計画が策定されることで、自治体における関係者間の連携など改善されていく、という方向感が出るとよい。(屋井委員長)

○景観・観光を目的とする無電柱化について、無電柱化の政策においてどのように位置付けていくかは非常に重要である。特に観光は、政府の政策としても、インバウンドを中心に重視されているところである。国際観光旅客税が引き上げられ、税収が増えるということもあるため、いかにうまく使っていくかというのも一つの方法と考える。(山内委員)

○防災について、「今後30年程度の中長期的な目標を設定」と記載されている。もちろん、中長期的な目標設定は重要であるが、他方、防災については待ったなしの状況でもあるので、短期的な計画についても重視すべきと思う。(山本委員)

- 骨子案にも示しているが、短期的な目標としては、優先整備区間や市街地の第一次緊急輸送道路を対象に5年間の整備完了率を定めることとしている。中長期の目標をこれと合わせて定めることで、防災の取組を加速化していきたいと考えている。(道路局 田中分析官)
- 老朽化電柱については前回も指摘したが、今回の資料では、今後の方針案として「維持管理状況を道路管理者と電線管理者の間で定期的に共有」と記載されている。これは、情報を共有した上で、具体的に無電柱化を検討するということだと理解した。これも非常に重要なことなので、ぜひ進めていただきたい。また、電柱の老朽化というのは、危険ということもあり、無電柱化を進めるきっかけ、タイミングでもあるため、ぜひ推進していただきたい。(山本委員)
- ご指摘のとおり、老朽化電柱については、更新のタイミングで効率的に無電柱化が進むように取り組んでいきたい。(道路局 田中分析官)
- 老朽化は防災という観点から極めて重要である。今回示された骨子案には、「電柱の老朽化の状況を踏まえ、無電柱化を検討するなど、効率的に無電柱化を推進」としっかり記載されている。これは極めて重要なスタンスが示されており、この方向感でしっかりやっていただきたい。(屋井委員長)
一方、骨子案の詳細版の方を読むと、受け取るニュアンスが違ってしまわないかという心配がある。行番号 251 行目からの部分について、「無電柱化できる区間を積極的に検討する」と記載されているが、可能であれば「効率的に無電柱化に取り組む」と記載していただくことで、先ほどの説明と整合が図れると考えているので検討してほしい。(屋井委員長)
- 前回の委員会で、道路管理者間の連携という説明があった。連続する道路において管理者が変わる場合は連携して無電柱化を進めることが重要だという指摘があったと思うが、今後その点も注意されたい。(山本委員)
- 道路管理者間の連携については、各道路管理者が参加している各ブロックの協議会や都道府県の協議会を活用して進めていく。例えば、優先整備区間の選定にあたっては、各ブロック協議会で関係する道路管理者が、ネットワークとして検討しているところであり、今後もしっかり連携しながら進めていきたい。(道路局 田中分析官)
- 広い連携という面では、例えば技術面や合意形成方法についての情報共有なども有益だと思う。各自治体では条件も違うため、ある自治体の情報が必ずしも他の自治体で使えるとは限らないが、有益な部分もあると思うため、そういったことも進めることが重要と考える。(山本委員)
- 無電柱化事業の合意形成の進め方については、手引きを作成している。自治体向けの講習会の開催や地方整備局の相談窓口を通じて、合意形成の方法などについても、市町村の理解が進むようしっかりと支援していきたい。

(道路局 田中分析官)

- 今回の計画では、道路管理者と電線管理者が連携して、国土強靱化、防災、減災に取り組んでいくということであるが、これは極めて重要なメッセージを国民に示せるものである。その際、個人的には単独地中化も一つの選択肢として行っている点を明示したい。昔、アジア諸国で無電柱化が進んでいるところでは「占用料」という概念がなかった。理由としては、道路空間を使う各インフラ事業者が、防災上必要な道路であれば、自らの責任・費用負担で地中化していたからである。重要なインフラパートナーという観点から言うと、占用料を支払うという概念がないというのはその通りだと思った。責任を持ってしっかり進めているのだと認識した。今回のように、強靱化のためのネットワークをしっかりと作って計画に位置付けられた区間において、単独地中化されたところに関しては、占用料を取らない、あるいはそのような概念を無くす、といったことができる、と一層責任関係が明確になり、役割もはっきりすると思った。地方道などいろいろと事情もあると思うが、そのような関係をもう一度考えてみるのは重要だと思う。(屋井委員長)
- 次期計画を定めていく中では、国土強靱化計画の KPI との整合性が必要となる。国土強靱化計画での目標との異同はどのようになっているか。(松原委員)
- 国土強靱化実施中期計画については、市街地の第一次緊急輸送道路の整備完了率を KPI として目標設定をしている。次期推進計画においても、国土強靱化実施中期計画と整合を取った目標を設定したいと考えている。(道路局 田中分析官)
- 今回の骨子案については、特に異議がないようなので了承いただいたものとした。(屋井委員長)

以上