

第5回 無電柱化推進のあり方検討委員会

平成29年5月30日

○蓮見分析官 おはようございます。本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。ただいまより第5回無電柱化推進のあり方検討委員会を開会させていただきます。

○蓮見分析官 開会に当たり、道路局次長の青木より御挨拶を申し上げます。

○青木道路局次長 おはようございます。本日は、お忙しい中、この委員会にお集まりいただきまして、ありがとうございます。

この会議も今日で5回目となりました。過去、いろいろな方々からヒアリングなどをさせていただきながら議論していただいたわけですが、今日から、こういったヒアリングで得られた知見を生かして論点整理、それから取りまとめに向けた議論を加速していただければありがたいと思っております。

無電柱化については政府も一生懸命取り組みを進めておりますけれども、例えば昨年の熊本の地震であるとか、そういった震災を経験いたしますと、やはり無電柱化が必要だとか、大変悲惨な交通事故のようなことが電柱に関連して起こるといこともございますし、さらには海外と比べると我が国は無電柱化が立ちおけているということが観光の文脈で語られるということも大変多くなったと思っております。世の中として、無電柱化を推進しようという期待とか機運は盛り上がってきているのではないかと。御紹介させていただきましたように、議員立法も成立して、そういった環境も整えられてきているのではないかなと思うわけです。本日も御紹介いたしますけれども、無電柱化の事業が順調かという、必ずしもそうでないのは皆様方も御認識かと思っております。

この委員会の中で、課題はいろいろあることも明らかになってきております。私どもで申し上げますと、占用の制限でありますとか、新しい規制手法を導入して広げていくとか、あるいはコストが非常に問題だということも認識されているところでございますので、低コストを図る手法について、いろいろな関係団体の方々とも協力しながら一定の進捗は見ているところでございます。これから本格的にそういったことを進めていくために、改めてこの委員会で今後の方向性を御議論いただければと期待をしておりますので、本日も忌憚のない御意見をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

○蓮見分析官 ありがとうございます。

○蓮見分析官 本日の資料の確認でございます。お配りしております資料は、議事次第、委員名簿の下に配布資料一覧が出てございます。このとおり配布してあると思いますが、御確認をいただければと思います。何かありましたら、お申しつけいただければと思います。

す。

○蓮見分析官 議事に先立ちまして、屋井委員長から一言、お願いをいたします。

○屋井委員長 今日は、もう前置きは要らないと思います。既に次長からもお話しありましたが、ようやく本格審議の再開となりました。今日は論点が3点出てまいりますけれども、委員の方々は忌憚のない御意見、活発な御議論をいただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○蓮見分析官 ありがとうございます。

報道関係の皆様、カメラ撮りはここまでとさせていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

この先の議事については屋井委員長に進行をお願いいたしたいと思います。委員長、どうぞよろしくお願ひいたします。

○屋井委員長 了解しました。

○屋井委員長 お手元に議事次第がございます。今回の委員会の議事についての説明となりますけれども、まずは概要がございますので、第1回から第4回までの概要でしょうか、このあたりについて、改めて御説明をいただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○蓮見分析官 事務局から説明させていただきます。

次長の挨拶の中にもございましたが、これまで当委員会では無電柱化の現状、無電柱化を取り巻く動向等を御説明し、御意見をいただくとともに、電線管理者、自治体、NPO等の無電柱化に関係する方々からヒアリングを行ってまいりました。また前回は海外の無電柱化の現状とか、無電柱化の歴史についても御説明を申し上げたところでございます。

本日は、これまでいただいた御意見、ヒアリングの概要を取りまとめ主な課題を設定いたしましたので、御説明をいたします。また、この課題を3つの論点に大きく取りましたので、それぞれについて委員から御意見をちょうだいしたいと思っております。本日までの御審議を踏まえまして、次回以降、中間取りまとめにつなげてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

(1) 委員意見・ヒアリング概要等と主な課題について

○屋井委員長 ここからが2番の議事(1)委員意見・ヒアリング概要等と主な課題についてということで御説明をいただきます。それぞれの議題ごとに質疑の時間を設けたいと思います。よろしくをお願いします。

○蓮見分析官 議事の(1)でございます。委員意見・ヒアリング概要等と主な課題についてということで、資料1と資料2まで御説明をさせていただきます。

資料1は、表紙に目次がついてございます。これは第1回でお示ししました主な検討の

観点でございまして、その他も入れて8項目に委員からの御意見、ヒアリングでの発言を整理いたしました。それぞれ最後に四角書きで課題を設定してございますので、御説明させていただきます。

1ページは無電柱化推進の基本的な方向でございます。これは全体的な御意見ということでございます。委員からは「防災、安全、景観の問題といった様々な目的の下で推進していく絶好の機会」である、「無電柱化の対象はメリハリをつけることが必要」、中ほどになります、「優先順位の議論は非常に大事。緊急輸送道路の次に何を優先して進めるのか」といった御意見をいただきました。それから、「無電柱化の効果を「見える化」、「電柱の外部不経済についても評価すべき時期である」といった御意見もいただきました。

また、ヒアリングでは、観光、安全、子どもの視点、目線、あるいは災害時ということで、さまざまな場面での無電柱化の必要性について御意見を賜ったところでございます。2ページ目の最後であります、「関係事業者の役割の明確化により主体的な無電柱化の取組が加速すると思われる」といった御発言もございました。

ということで、その下、四角の中でございます。「どのような道路で無電柱化を進めるべきか」、「どのように無電柱化を進めるべきか」、「その際、どのような点に留意して取り組むべきか」という課題を設定させていただきました。

次に3ページ目、ここからが無電柱化の推進に関する具体的な施策でございます。

まず①国民の理解及び関心の増進についてということでございます。委員からは「正常化バイアス（見慣れている）と見過ごされて気が付かなくなる問題が多い」、「一般市民の意識改革が重要」、中ほどでございますが、「沿道住民の協力が得られる仕組み、制度等も含めて構想することが必要」だという御意見をいただきました。

ヒアリングにおいても大体同様でございますが、「国民の理解が進んでいないため、継続的な発信が必要」等々の御意見でございました。

ということで、1枚めくっていただきまして4ページ、課題としては、「国民の理解及び関心を得るにはどのように広報・啓発活動を進めるべきか」というふうに設定をさせていただきました。

次に5ページ目でございます。道路の占用の禁止等について。委員からは「新設電柱の規制や更新時の無電柱化は基本」、「既存電柱の無電柱化は、優先順位を踏まえての検討が必要」、「道路法37条と推進法11、12条をいかに組み合わせていくかが、今後の重要な論点になる」、それから、中ほどでございますが、「現在、占用制限は緊急輸送道路を対象としているが、道路法37条の規定では、「交通が著しくふくそうする道路」、「幅員が著しく狭い道路」も対象であり、検討すべき」といった御意見をいただきました。

ヒアリングにおいては、2つ目の「道路法37条に基づく占用制限の対象を広げていただきたい」、あるいは一番下の「道路の占用の禁止をもっと活用していくことが大事で、緊急輸送道路に加え、災害の防止、景観の観点からも推進法11条の適用を期待している」と、自治体の方からの意見が多かったと思いますが、総じて非常に期待をしているという御発言でございました。

ということで、6ページ目になります、四角の中でございます。「新設電柱・電線の占用制限について、37条の活用をどのように進めるべきか」、「新設電柱・電線の撤去をどのように進めるべきか」、その際、「どのような留意が必要か」という課題にいたしました。

次に7ページ目でございます。電柱または電線の設置の抑制及び撤去についてということでございます。委員からは「都市計画、街づくりや防災計画等の中で、無電柱化を意図づけるための具体的な施策が求められる」、「道路法37条と推進法11、12条をいかに組み合わせしていくかが、今後の重要な論点になる」——これは再掲でございます——といった御意見でございました。

ヒアリングにおきまして、主に自治体からでございましたが、「推進法12条では、……自治体の負担軽減を期待している」、あるいは「幹線道路や開発区画において電柱等の設置が抑制・撤去され、無電柱化が推進されると期待している」といった御発言でございました。

一番下のところでございます。課題といたしまして、「新規の道路事業や市街地開発事業などを実施する地域において、どのように無電柱化法12条による新設抑制の実効性を図るべきか」、「歩道拡幅事業などを行う場合に、どのように無電柱化法12条による既存電柱・電線の撤去の実効性を図るべきか」、確保するべきかといった課題にいたしております。

次に8ページ目、調査研究、技術開発等の推進についてでございます。委員からは「低コスト化に向け、各メーカー等が技術開発を行っているが、今後は、新たな技術や製品に対してチェックを行う機能が必要」とであると、これは前向きな意味での御発言だったと理解してございます。それから、「軒下配線や裏配線等も有用であり、メンテナンスの課題を明確にすべき」、「事故発生時、災害復旧、メンテナンスも含めた評価が重要」、「トランスの簡素化、地中化が必要」といった御意見でございました。

ヒアリングにおきましても、「直接埋設方式の導入には、イニシャルコストのみではなく、保守コストを含めたトータルコストを踏まえた検討が必要」といった御意見、それから、ちょっと下のほうになりますが、「無電柱化推進法により技術が進歩し、直接埋設、コスト縮減、トランスの小型化により、細街路での整備を期待している」といった発言を承っております。

ということで、1枚めくって9ページ目になりますが、「低コスト手法（浅層埋設、小型ボックス活用埋設、直接埋設）の本格導入をどのように進めるべきか」、「電気設備等も含めた技術開発をどのように促すか」という2点を課題として設定いたしました。

次に10ページ目が関係者相互の連携及び協力についてということでございます。委員からは「地上機器の設置場所の問題等、沿道住民の協力が得られる仕組み、制度等も含めて構想することが必要」、「電力、通信事業者のモチベーションを向上させるスキームが必要」、「利害関係者の意識を高める取組が必要」とある等の御意見をいただきました。

ヒアリングにおきましては、これらに加えて、自治体、電線管理者、道路管理者、お互いに主体的な取り組み、イニシアチブを期待しているといった御発言でございました。

1枚めくっていただきまして、ここの課題については「無電柱化工事の効率的な施工等のために関係者の連携、協力はどうか」、「地元住民等との合意形成をどのようにして円滑化するか」という2点を課題といたしております。

最後、12ページでございます。財政上、税制上の措置等についてということでございます。委員からは「占用料の見直し」、「電柱の外部不経済についての評価」、「無電柱化の実施によって電気料金が跳ね上がらないよう留意すべき」、下のほうになりますが、「費用負

担については、新技術導入への対応、間接的な受益者の負担、地方公共団体や関係事業者の負担軽減等の観点からの検討が必要」という御意見でございました。

ヒアリングでは「課題解決に向け、国の財政的な支援等が必要」とであるという発言もいただいております。

ということで、四角でございますが、「電線管理者の主体的な取組のための環境整備はどうあるべきか」、「無電柱化を推進する自治体への支援策はどうあるべきか」という2点を設定いたしました。

13ページはその他ということでございますが、これは説明を省略させていただきます。

以上の課題を具体的に設定させていただきましたが、資料2をごらんいただきたいと思います。A3で主な課題と論点についてという図を載せてございます。左の欄は先ほどの項目、主な検討の観点でございまして、それぞれについて設定した主な課題——四角の中でございます——、それが次の欄に書いてございます。御議論いただくために、これらを大きくり化させていただきました。3つの論点にまとめて設定させていただいたところでございます。

まず論点1は無電柱化を推進する道路について、「これまでの無電柱化の実施状況を踏まえつつ、今後どのような道路を対象に無電柱化を推進すべきか」といった論点、論点2は無電柱化を推進する中心的な施策、「無電柱化の課題や無電柱化推進法を踏まえ、どのような施策により無電柱化を推進すべきか」、論点3は無電柱化の実施環境を支える施策として、「それらの施策を着実に実行していくために、どのような環境整備が必要か」という3点でございます。本日は後ほど、それぞれについて御意見をいただければと思っております。よろしくお願いたします。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

最後におっしゃったように、論点の1、2、3として集約している部分については後で具体的に説明いただくわけですが、まずは、今までの委員の方々の御意見あるいはヒアリングで出てきたさまざまな御意見を集約して、それを主な課題というふうに、さらに集約というのかな、抽出したわけです。そのあたりについて御意見や御質問等あれば、まずはお伺いしたいと思います。具体的なところは後で、論点のほうで出てくると思います。いかがでしょうか。

数行でまとめていますから、その中に具体的な事柄は十分に入っていないようにも見えますけども、論点のほうでもう一回出てくると思います。

日本語ってなかなか難しいから、「どのように」という言葉は、Howという意味で使っている部分もあるけども、5W1H、みんな含まれているような感じの「どのように」もありますからね。「どのような」と言ってくると、WhatとかWhichとかそういうものが当てはまる感じがしますが、「どのように」というのは結構幅広い言葉で使っていると思います。そのあたりは後で出てくると思います。

○天野委員 論点1で無電柱化を推進する道路という話になると、積極的に、できそうとか、やるべきということで挙げられていくんだと思うんです。

これは「あり方検討委員会」なので、特に推進するわけじゃないけれども、一部都市部と言ってもいいかもしれませんが、そういうところは電柱がないのは当然だと。だけど、当面推進する道路という意味であれば論点1で整理すればいいんですが、「道路に電柱が

あるのは当然で、景観とか防災とか考えたら、ここはつけちゃまずいよね」というスタンスなのか、都市部でもいいのかもしれませんが、「ある領域は電柱がないのは当然なんだ。でも、すぐそこにはいけないので、まずは推進すべき道路を選んでいく」というスタンスなのかを明確にしないと、うっかり推進する道路を定義しちゃうと、「推進する道路でないところは電柱があつていいのね」となっちゃうと、やや危険だな。

本当の郊外部、地方は電柱があつてもいいと思うんですが、ある部分はないのが当然で、どう整理されるかはこれからお聞きしなければならいんですけど、論点1は、その中でも特にやっていくところですね。そうすると、その前段を明快にしておかないと、この委員会として、我が国日本は特に推進する道路以外は電柱があるのは当然なのねと容認するのかという議論なので、そこは少し注意したほうがいいんじゃないかなと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。御意見として承って、後は論点1で改めて今の議論もできると思います。よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

○松原委員 今の天野委員の御意見にもかかわると思いますが、1ページの委員からの御意見ということで、無電柱化推進計画という言葉が出てきました。これを本当に立てることが目的になっているかどうか、この委員会について僕はわかっていないんですが、この方向でいくとしたら非常に重要な文言ではないかという気がします。というのは、今後、計画ということになってくると、それはアクションプランなどにも毎年のものとしてかかわってきて、時間軸を設定する、できれば目標の数値も設定していくという話に移っていくんだと思います。

国民への広報という意味では、さまざまな無電柱化の必要性とか、これまでテレビや新聞等での報道ってあるんですけども、それ以外に、この順番で、この手順で、こういう時期までにこれだけやるんだという数値が出てくれば、これが最大の広報であり、それでイメージが初めてすっきりとわいてくるということになるんだと思います。

それでいけば、最終目標は全ての電柱をなくすということも意味するわけですから、天野先生の御意見も入れながら、もし重点というのが要るんだとすると、この手順も含めて推進計画を立てるということが一つの重要な論点になって、これを立てるか、立てないかで、時間軸を設定するか、それともしないで漠然とやっていくのかという違いになりますので、この委員会の方向としては推進計画を最終提案で私は持っていくべきだと思っているんですけども、これについて、できれば御議論いただければと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

今の点、お二人から出てきましたけれども、論点1のほうで改めて議論していただいても結構だし、法律との関係、もっと言うと、推進計画はこの後におつくりになっていくスケジュールをお考えでしょうから、そのあたりは最後に言っていただいても結構だし、どっちでもいいです。

○森山環境安全課長 推進計画は今回の法律で国土交通大臣が定めることになっております。この期間は4、5年程度になろうかと思っておりますけれども、今回のあり方委員会で御意見をいただいて、それを踏まえながら計画に反映させていくということでございます。ただ、この計画自体は、20年後とか30年後という話は、整備の目標という面では書くレベルではないと思うんですが、委員会での御意見を踏まえながら考え方に導入しつつ、その上

で当座やる部分についても法定計画として書いていこうということになるかと思っております。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

ほかによろしいでしょうか。

○池上委員 今回の件について、23区の中で、どのように基本計画を立てたり、推進しているのかということをお調べしました。以前、事務局に23区でどのようになっていますかというお問い合わせをしたときに、練馬区、港区、豊島区でしたか、とにかく3区あったんですね。

昨日、ネットで調べてみましたら、練馬区の公式のホームページに、つい先月ですね、2017年4月10日に無電柱化推進の更新日となっていたんですね。ですから、そういう推進をする計画はあって、さらにこれを更新して、引き続きするよという意味に私は理解したんです。それから、2016年5月25日に練馬区無電柱化基本方針を策定しているんです。今後、この方針に基づいて区道の無電柱化を効率的かつ効果的に推進していくということをホームページで宣言しているんですね。

それから、北区のホームページでは、コスト削減を図りつつ地域の実情に応じた効率的な整備を推進していくことを目指しているということで、まだこういう段階なんです。

港区は、私は防災会議の委員をしているものから、よく無電柱化についてお尋ねするんです。区長さんも推進に賛成で前向きに検討しておられます。推進担当者もいらっしゃるんですね。この前、その方に伺ったら、今年度は3カ所、こことこことここを推進していくと、実際に地図上に起こして、そこまで具体的にしておられます。そういう区もあります。

足立区の無電柱化推進計画は、ことしの4月20日に足立区道の無電柱化を計画的に進めていくために平成28年4月に策定しましたとあります。これも国交省の無電柱化推進に関するあり方検討委員会とか、東京都知事が非常に熱心に進めておられます。

私は都の女性視点の防災ブックの編集委員もしておりまして、この前、17日に都知事にお会いしてきました。そのときもスピーチの中で、ぜひ無電柱化を進めたいということなんです。五輪会場の周辺の区道も無電柱化を進めたいということで、江東とか世田谷なども実際に進めていくという方針を立てておられます。

景観と防災の観点から重点政策に掲げているということですが、都は民間企業と組んで低コスト化を検討したり、五輪会場周辺以外でも市区町村の負担をゼロにする補助制度を設けたりしていて、ゼロということなんです。市区町村道の無電柱化を後押ししたいという方針を立てておられますので、かなり前向きに検討しておられるようです。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。情報提供、ありがとうございます。

今のお話なんかも出てきましたので、論点に入って改めて議論していただくほうがよさそうな気がします。よろしくお願ひしたいと思います。

(2) 論点1 無電柱化を推進する道路について

○屋井委員長 議事次第(2)から論点の一つずつ出てまいります。今、議論させていた

だいている話は改めて議論ということになりますけれども、一つずつ御意見をいただいてまいりたいと思います。

最初は論点1、無電柱化を推進する道路についてということになっています。よろしくお願いします。

○清水地域道路調整官 資料3を用いて御説明させていただきます。こちらの資料は、この論点について御議論いただく際の材料、できるだけ事実関係を整理したいということで用意させていただいております。

表紙をめくっていただきますと、折り込みでA3の紙がございます。これまで法定計画ではありませんけれども、過去に無電柱化の推進のための計画が6期までございますので、どのようなところを重点的に行ってきたのかというところを整理しております。

第1期を見ていただきますと、大都市の中心部の主要道路が主体ということで、一番下に電力需要の観点ということで需要密度というところが視点に入っております。第2期になりますと、景観、観光ということで、歴史的風土保存・形成地区であるとか、地域活性化の観点から比較的大規模な商業地域等が加わってきます。第3期になりますと、交通安全の観点から歩行者等の通行にも視点が出ております。第5期になってきますと、今度は防災の観点から緊急輸送道路といったところも加わってきます。直近の第6期で言いますと、景観、観光のところで地域文化の振興であるとか、地域活性化に資する箇所であるとか、そういったところが重点地区として加わってきております。

次の2ページ目は、こういった計画のもと、こういったところができているのかというところをグラフであらわしたものでございます。縦軸は直轄国道、補助国道・都道府県道——県が行う事業——、それから、市区町村道という3つに分かれております。横軸は無電柱化の主な目的ということで、防災、安全・快適、景観、これはどういう目的でやっていますかというのを聞きまして選んだものでございます。

このグラフ全体の合計が右下の角にございまして、どの欄もそうなんです、オレンジ色がD I Dの中、青色がD I Dの外ということでございまして、これを足すと全体が100%です。ですので、それぞれの道路種別と目的ごとに整備したところのシェアがこのグラフの長さであらわれているということでございます。

直轄国道で見ますと、防災で21%となりますが、全体とほぼ同じ数字になっておりますので、直轄国道はほぼ防災目的で行っていることが多いということでございます。一方で、市区町村道を見ますと、むしろ景観・観光を目的にやっていることが多い。トータルの延長で言いますと、直轄や県が行う道路よりも市区町村道のほうが延長が長いということでございます。

続いて3ページ目です。防災の観点でどれぐらい整備が進んでいるのかということでございます。こちらは緊急輸送道路の無電柱化率をあらわしてございまして、道路種別が下に書いてございますが、この横の長さが緊急輸送道路の延長となっております。縦が無電柱化率となります。ここの無電柱化率は、注意書きの※3に書いてございますが、無電柱化事業を行ったところだけではなくて、そもそも橋梁やトンネルのような電柱が立ち得ないところも分子には含まれております。

といった中でデータを見ますと、直轄国道のD I Dの中ですら半分弱、ほかの道路も含めてD I Dのところたくさん整備されていますが、D I Dの外になると、かなり

整備に差が出ているといった状況でございます。全体を平均しますと、注意書きの右側の下のほうにあります、9%という状態になってございます。

続いて4ページ目です。では、どういった道路といったときに、幅員別で見たらどうかということでもあります。道路種別ごとに面積がありますが、これが無電柱化をされている延長だと思ってください。その中で、いずれの道路にしても、左側の全道路ありますが、2.5m以上の歩道があるところで8割が整備されております。一方で、右端に参考として東京都の市区町村道があります。実際に市区町村道で言いますと、2.5m未満の歩道あるいは歩道がないところが94%ということですので、整備されているところと実際の道路の割合はこれだけ差があるという状態でございます。

続いて5ページ目です。こちらは景観関係のデータでございます。重要伝統的建造物群保存地区、いわゆる伝建地区指定の面積の推移であるとか、訪日外国人の旅行者数の推移の折れ線グラフを入れております。それに対して景観や観光を目的にした無電柱化の延長がどうなっているかということで、景観の関心の高まりにあわせて無電柱化が進展しているということでございます。

6ページ目は、これまでのところを言葉でまとめております。防災については、特に都市部の緊急輸送道路において無電柱化が進展しているが、全体で見ると9%にとどまっている。安全・快適で言いますと、歩道幅員が2.5m以上の道路が全体の整備した中では8割を占めておまして、むしろ歩行者の障害となりやすい狭いところでは整備が進んでいないということでございます。景観・観光で言いますと、景観への関心の高まりにあわせて無電柱化が進展している。

続いて7ページ目以降は、今後どのような道路で無電柱化を進めるべきかという議論の参考としておつけしております。7ページ目は、災害のときに電柱・電線がたくさん倒れているということでございます。ただ建物が倒れるだけではなくて、電柱・電線が倒れることによって、その電線が道路の啓開作業の阻害にもなっているということでございます。

8ページ目は、今後、災害はどうかということ。左側が今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる地域の確率で、赤いところが太平洋岸を中心でございます。右側は台風です。気候変動に伴う将来予測のもとでは、非常に強い台風の発生頻度が高まると予想されております。

続いて、9ページ目は安全・円滑の観点です。交通が輻輳する道路や狭隘な道路、通学路といった実態がございます。

10ページ目は電柱がある場合にどのように歩行者が歩くのかということです。電柱をよけながら歩きますので、バリアフリーの観点からも非常に問題であると思われれます。

11ページ目は景観・観光の観点でございます。美しい景色の目の前を妨げるような電線・電柱がございまして、12ページ目にはそういったものがないという景観との比較を載せております。

13ページ目以降は、自治体はどのように進めようとしているのかということ載せさせていただきます。13ページ目は第2回の委員会でヒアリングにお越しいただきました金沢市の計画の抜粋です。基本方針にありますように、文化的景観創出、まちなか賑わい創出、そして災害に強いまちづくりということを目的にされておまして、14ページのように無電柱化を促進する区域を定めて、順次進めていくという計画にされておられます。

15ページ目は第4回のヒアリングにお越しいただきました芦屋市です。こちらは当面の取り組みにありますように、防災面、景観面、地域創生という観点から進めていくというふうにされております。

16ページ目は東京都でございます。センター・コア・エリアといいますのは、※1の下に書いてございますが、「概ね首都高速中央環状線の内側エリア」であります。これを平成32年、いわゆるオリンピックの年までに国管理の道路、都の都市計画道路として完成した都道については無電柱化を完成させるということを計画されておられます。17ページはちょっと見にくいですが、そのエリアの地図ということで、黄色い枠がセンター・コア・エリアで囲まれているところであります。

最後、18ページ目が法律でございます。法律ではどう書かれているのかということですが、1行目に「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」というふうに法律上は目的が書かれているということでございます。

以上、駆け足でございますけれども、説明は終わらせていただきます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

いかがでしょうか。御意見、御質問いただきたいと思います。

○久保田委員 この1ページの表は非常にわかりやすく、いろいろな観点で今まで検討されてきたということは私もよくわかったんですけども、大きく言うと、防災、交通、景観という3つの中で、前回も申し上げましたが、緊急輸送道路については論を待たない話なので、これは最優先でいくと。

景観については、都市ごとの事情でかなり違ってくるので、その都市で「うちは景観で、こういう大事な地区があるので、こうやっていく」という判断があれば、それでやっていただくということなので、国として、こうだというのは言うこともできないし、言う必要もないだろうと思うんですね。

なかなか難しいのは安全のところ、特にさっき出ていた細街路の場合、細街路自体がすごくいっぱい各都市にあるので、その細街路のどこを優先するのかというのが非常に重要になってくると思うんです。

それをどういう理屈でやるかということですが、1ページを見ると、なつかしいコミュニティゾーンがあったときは、このコミュニティゾーンを優先するみたいな話があったので、今やるとすると、ゾーン30かもしれないし、物理的デバイスを適用する計画区域とか、そういう定義はできるだろう。

さらに言うと、せっかくビッグデータが使えるようになってきたので、私も思いつきで言っているのでもわかりませんが、電柱を理由として、すれ違いに困難を来しそうな場所をデータとしてとれそうな気がしますので、そういうものを使って、この道路あるいはこの区間が非常に問題が起きそうだというのが全市的にパッとデータをとれば、優先順位もわかってくるんじゃないかと思えます。

細街路について、つけ足しで言うと、よく地域の中で議論になるのが「電柱がなくなると怖い。スピードを出して車が通るのに、電柱で何とか身を守っています」みたいなことを言う人が出てくるんですけども、それはそもそも趣旨が違うので、電柱は電柱でなくしていただいて、同時にそういうところでは生活道路対策で速度も落としますというのをセットで言っていくというのも、地域にとって、合意していただくためには非常に重要な

ポイントになりますので、そこはつけ足しですけれども、よろしく願いいたします。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

関連してでも結構です。今のは非常に重要な御発言ですけれども、法律の目的等に照らして防災、安全とか円滑な交通の確保、良好な景観の形成等とありますよね。ですから、基本的には大きな防災の観点、安全の観点、あるいは景観だということでもうちょっと議論してきましたので、そういうものにふさわしいというか、効果を発揮できるような道路が対象だという流れで来ているわけですね。

久保田先生がおっしゃるように、その中においてもプライオリティがあったり、根拠となるものの、オールジャパンでいくのか、地域的な観点からいくのかということもある。それに応じて今度は誰が一番汗をかくかということにもかかわってきちゃうわけですね。

ですから、広く考えなければいけないわけですけれども、その3点以外はないんですか。私はアイデアがあって言っているわけじゃないんですけどね。どういう道路を対象にするかというのは防災の観点、安全……。だから、円滑な交通の観点というのはちょっと幅広かったですかね、例えば輻輳するなんていうところがね。

だから、はっきりと直接的に安全として、すぐに効果が明確に出るかどうかはわからないけども、ある種、安全にもかかわったり、円滑な交通にも関係するようなどころについては対象になるとか、何とか幅広に読むべきところはこれ以上ないのかどうか。これはこの議論のスタートのところだと思うんですけども、そんな点もし御意見があったらお伺いしておきたいんです。基本的には、この3点で議論されてきている。その整理の中で動いているということですね。

関連してでも、関連しなくても結構ですけども、御意見、どうぞ。

○鈴置委員 私は道路については素人でよくわかりませんが、問題になっている道路は、狭いとか、歩道がないとか、いろいろ障害があって問題になっていると思います。そういう問題があるところには道路の整備計画もあるのではないのでしょうか。そういう意味で道路整備計画とのリンクももう少し表に出てきていいのではないかという気がします。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。それはおっしゃるとおりだと思います。

ほかはいかがでしょうか。道路計画と、例えば都市計画で言うと都市マスタープランがあったり、直接関係するわけじゃないけど、自転車の計画なんかも安全性というのは非常に重要で、それらと電柱というのは、場合によってはコンフリクトを起こしますからね。そういう計画なんかもかかわってきますね。そういうものがあるかないかで無電柱化の必要性の程度も変わってくるんじゃないかと思います。

ほかはいかがでしょうか。

○天野委員 さっき言ったので簡単に済ませます。ここでは、都市部は電柱がないのは当然だよといったって絵にかいたもちですけど、絵にかいておかないとビジョンが出ていかない。それだけですと、先ほど松原先生がおっしゃったように、どうしたらいいかわからない。久保田先生が優先という言葉が使われた。優先すべきところで優先順位を決めて、優先順位を決めたら、それを計画の中で時間軸の中で位置づけて、どれが最も最優先で、最も直近でやらなければいけない、次にやらなければいけない、その次にやらなければいけない。でも、将来、ずうっと先にはというのはあり方で書いておかないと……。

書いておいても絵にかいたもちだとは思いますが、絵にかいたもちでも書いてないよりはいいなど。ただ、それだけだと絵にかいたもちで全然進まないの、久保田先生が言ったように、安全なり景観なり防災の観点で優先順位をつけて、それはここで書くのではなくて計画なのかもしれませんけれども、時間的スキームとか、委員長がおっしゃったように、いろいろな関係者との調整とかを含めながら、正直言って、やれるところからしかやっていけないので、そういうスキームを考えていくという書きっぷりにぜひいただきたいなど。

優先ばかりでなくて、本当にできそうなところだけしか書かないと、ここで推進する道路はできるところと本当にやらなければいけないところだけしか書かないと、それ以外はやらなくていいのねととらえられがちなので、そこはぜひ書いていただきたいなど、繰り返しですけれども。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

ほかの国の例がよく挙がって、特に都心部では電柱・電線がなくなっているところが多いわけですね。ただ、ワシントンDCだって、郊外に行ったら、まだまだ残っている。ああいう地域や国で電柱・電線というのは全てなくすべきかどうか、なくするのが前提だということが法律上だとか、どこかに明記されているか、そういう例って御存じですか。

○天野委員 事例として直接的には知らないけれども、フランスでも郊外部に行けば電線はあるわけですし、周りが畑のところだと電線はあるわけです。都心部がないというのは、国レベルで余り見たことないですけれども、各都市レベルでは、向こうのアーバン・エッジエンシーみたいなので、「こういう地区は電柱がないのは当然だよ。この辺は次だよ。こっちはいいじゃない」という区別はされているんじゃないかと思います。僕もちゃんと調べたことがないのでよくわかりません。

○屋井委員長 もしあれでしたら、調べていただくと大変ありがたいと思います。

この間の議論、今回もそうですけれども、ワシントンにしる、オーストラリアもそうでしたけれども、みんな災害だとか何かきっかけがあって、それで集中的に時間を決めて効果的に無電柱化を図っている、計画をつくって。こういう例はよく見ることなんですけれども。全てをあるべきでないといっているのが本当はあるかどうかですね。そこまでの議論はここではできていないのでね。

法律との関係から言うと、そこら辺は当然というか、はっきり書かれてないんだけど、事務局的にはどうお考えか、何かありますか。推進していくにしても、日本の現実があって、先進諸国と比べてかなりおくられている。かなりじゃなく非常におくられているという現実があって、それをいかに推進するかという法律ができて進めようとしている。

目標を持って進めなければいけないのは当然だし、その目標が数値目標でいつまでにどれだけやっていくというのがないよりあったほうがいいに決まっているけど、その前提として、全てないほうがいいんだということまでにはちょっと難しい議論だなと私は思います。

でも、ほかの国で、そういうものでもあれば参考になると思います。アメリカなんかでも、この間申し上げたように、もともと発想として裏通りというか、ユーティリティの道を一本、背中合わせの真ん中につくっておいて、そこでごみを集めたりするけど、そこに電柱が立っていて、そこに電線も来ている、地下化されていないというのは結構あります。

だから、そういう作り方ができているところは電柱・電信柱があったって、ないほうがいいんだけど、そんなに困らないというわけです。

ほかはいかがでしょうか。

○松原委員 目標として、防災、安全、景観ということになっているんですが、この中で少し性格の違いがあるのではないかというのは久保田先生がおっしゃったことかなと思いました。景観は景観法というのがあるけれども、景観法の内容は各地の条例等、地元で重要と考えられる価値観に基づいて景観を指定していくという仕組みになっております。それでいくと、無電柱化法も関連させれば、各自治体の条例にかなり負うところが多いという話になるのではないかという気がします。

安全については、先ほどビッグデータ等を使うという御発言がございました。私の理解ですと、安全性についてはそういうふうになるというのは確率的に、過去に起きた事象から、これこれの場所がこういう理由で事故が起きやすいということが前提になっているんだと思います。

それに対して、防災の場合は、過去の例というよりも、今後何が起きるかわからないというふうに重点が置かれるので、そういう意味では過去のリスク計算、統計数値のデータでははかり知れないところはあるんだと思います。私の理解では、それゆえに国土強靱化のほう、大きな防災の国土計画のほうでは、過去のデータという概念は使わず、起きてはならないことという概念が優先されています。ですので、防災に関してはゼロを目指すというのに近い、起きてはならないことという概念を入れていくべきなのではないかという気が私にはしております。

この件に関して国土強靱化の基本計画と無電柱化の法案とについて、上下関係、優劣関係はあるんですかというのを私も国土強靱化の委員なので聞いてみたんです。そうしましたところ、意見の差はあるような気もするが、当委員会としては国土強靱化の基本計画のほうが上位計画であるという答えでした。

ですので、この前、ここで御議論いただいて、今後も出てくるとは思いますが、外部不経済については、これまでの考え方を少し変えて大きな枠をとって、すべからなくするんだということで、防災については特に考えていくべきというふうになるんじゃないかと思っています。

その言い方がもし強いとしたら、先ほどお示しいただきました8ページにありますような激甚災害の発生可能性が高まっている地域だけでも起きてはならないことという扱いとして、緊急輸送道路のみならず、ほぼ全ての道路に関して、この網をかぶせる――防災の場合ですね、安全性とかほかではなくて。そういうふうに議論すべきではないかという気がします。以前、私はハザードマップに応じてという言い方をしておったんですが、それに応じるものとして、起きてはならないことという扱いをしていただきたいと考えます。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

何かありますか。

○森山環境安全課長 将来的にどうしようかという話、天野先生から御指摘ございましたけれども、日本に120万kmの道路があるわけですし、そのうち埋まっているのが5000kmなんです。将来的に全部という気持ちを持ちたいんだけど、余りにも差があるので、事務

局的には、この法定計画は5年間にできる量を書いているものですから、そうすると、年間、頑張って道路延長200kmで、5年間で1000kmとかいうオーダーになるわけですね。今まで30年かかって5000kmなわけです。

ですので、120万と5000の差がひどすぎるものですから、中期的なビジョンというものは、今はできるところをやっているだけなんですけど、先生の御意見の中で、中長期的にはこういうエリアで、これくらいのところを目指すべきではないかとか、そんなような御提言もあるといいかなと思いつつ、今は目先でできるところをやっただけというふうになっているものですから、今までの延長線なので、この法律ができたからには、もうちょっと中長期的なところですね、ボリューム感は別にしても、そこら辺の掘り込みが要るのかなという気が事務方的にはしております。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

よろしいでしょうか。

次の論点もありますので、また先へ行かなければいけないんですけども、基本的には防災、安全……。安全・快適というふうには6ページあたりは書いてあるけれども、それから、景観・観光という。この観光まで出てきていますからね。景観だけじゃないというのはさっき申し上げたけど、既にここにも出てきている。それから、快適なんていうのは非常に幅広い言葉だし、その地域として、そういうものを求めたいということも場合によってはあるでしょう。それから、もっとドライに経済価値というかな、プロパティの価値が上がるんだと考えているところだってあります。そういう面から見て進めたいと思うところだってある地区ではあるでしょう。

そういったさまざまな目的があるんだけど、特に防災のような国として推進しなければならないことが明快で、しかも非常にリスクの高い場所もはっきりしているところについて、これは最も優先順位高く進めていくべきだという。このあたりは、この委員会としてはほぼ共通な概念、考えじゃないかなと思いますね。

一方で、景観のようなもの、あるいは観光のようなものは地域性があるし、地域の取り組み、地域としての位置づけ、条例上だとか、計画上の位置づけだとか、その地域での住民も含めた取り組みの状況だとか、さまざまなものが支えとなって実現していくようなことでしょうか、そういうものがありなしというのは結構大きいですよ。

安全については、久保田先生がゾーン30のお話もされたけども、電柱をなくせば、それだけで安全かという、もちろんそうじゃないわけだから、まさにそれでゾーン30みたいなものが出てきているわけで、交通をどう抑制できるかとか、場合によっちゃ、通学路にその時間帯は自動車を入れないというのはよくやるわけですから、車が走らなければ一定の安全性は確保できるわけです。

そういった関連する取り組みを総合的に展開することによって目的を達成する。その中に無電柱化というのも効果的に位置づけられるような場合、それは大いに優先順位を高めて進めましょうということになるでしょうから、これも地域性というのは一定程度かかわってくる。

ただ、一定程度共通的にこういう場所ではという考え方をとりやすいですね、安全という問題は。防災は国だと言ったけど、安全についても国あるいは地域と両面から出てくる考え方として整理できるんじゃないかなと思います。

いろいろな意見があると思いますけれども、大体そんなところまではおおむね合意というか、共通的な理解がしやすいんじゃないかと思いますので、そういうことも踏まえて論点として整理をしていただければと思います。

(3) 論点2 無電柱化を推進する中心的な施策について

○屋井委員長 (2)は進ませていただいて、ここはすごく重要なところになりますから、論点2の無電柱化を推進する中心的な施策ということでお願いします。

○清水地域道路調整官 資料4により御説明させていただきます。表紙をめくっていただきまして、論点2の論点を改めて書いております。

無電柱化の課題や無電柱化推進法を踏まえ、どのような施策により無電柱化を推進すべきか。下に丸がございしますが、先ほど資料1、2で出てきた課題を拾ってございまして、「新設電柱・電線の占用制限について、37条の活用をどのように進めるべきか」、「既設電柱・電線の撤去をどのように進めるべきか」、「道路事業や市街地開発事業などを実施する地域において、どのように無電柱化法12条による新設抑制の実効性を図るべきか」、「歩道拡幅事業などを行う場合に、どのように無電柱化法12条による既存電柱・電線の撤去の実効性を図るべきか」、そして「低コスト手法の本格導入をどのように進めるべきか」、このような課題をいただいている関係の部分でございします。

2ページ目は、前にも御説明しておりますが、現状と課題を前半でレビューしたいと思いますが、近年、整備延長が下がってきているということでございます。

3ページ目は、無電柱化の主たる方法であります電線共同溝がどのような課題を持っているのかということで、コストが高い、電線管理者との調整が困難である、技術開発が進んでいない、住民の理解が得られにくい等の課題が明確になっております。

また、歴史的なところを4ページ目に書いてございします。昭和27年に、いわゆる義務占用の制度ができて、その義務占用のもとで、下のグラフにありますように、毎年平均7万本の新設の電柱が今もふえ続けているという状態にあるということでございます。

5ページ目は手法の変遷でございします。平成7年に電線共同溝法ができました。それまでは左側のグラフのような例えば単独地中化と、電線管理者がみずからの費用で、自分で行う地中化が半分近くあったものが、今ではほとんどが電線共同溝による整備になっているということでございます。

6ページ目は単独地中化の状況をあらわしてございまして、1期、2期のときは、この霞ヶ関の目の前ですけれども、こういったところも単独地中化で行われています。右側は、ほとんどなくなっているんですけども、単独地中化をやっている事例としては、お台場のところで一件ございしました。

7ページ目は要請者負担、地域の方に御負担をいただいて整備する方式でございします。左側はつくば市の無電柱化条例です。この条例によって義務が課されております。義務の内容は、無電柱化区域において開発事業者が電線類地中化のための整備、費用負担を行うということが義務となっております。右側は西オーストラリア州の無電柱化事業ですが、州政府あるいは自治体が負担もしながら進める事業ですけれども、どの地区を行うのかという選定に際して、右の一番下ですけれども、アンケート調査による候補地域の資産保有

者の事業費分担の意志を反映するというやり方もやられています。

8 ページ目は、先ほど話もありました不動産価値が無電柱化により上昇するというお話でございます。

9 ページ目は、今までのところで整備手法、誰が負担するかというところがありましたけれども、そうは言ってもコストを下げなければならないということで、浅層埋設、小型ボックス——こちらについては手引きを昨年度末につくりまして自治体に配布をしております。また一番右側は直接埋設ということです。海外では直接埋設が普通になっておりますが、我が国の実施に向けたモデル施工を今年度、予定しております。

10 ページ目は地中化する以外の方法ということで、軒下配線あるいは裏配線を地域の御理解、御協力のもとで行うという例でございます。

続いて11ページ目から主に制度の話になってくるんですが、無電柱化法が制定されました、電柱の設置抑制や撤去等に係る事業者の責務が明確にされました。

12 ページ目に関係事業者の責務の部分抜き出しております。第5条で「事業者——ここは電線管理者です——は、電柱又は電線の道路上における設置の抑制又は撤去を行い、無電柱化の推進に資する技術の開発を行う責務を有する」、あるいは12条で「関係事業者は、社会資本整備重点計画法」等々書いていますが、道路事業ですが、「道路事業や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、電柱又は電線を新たに設置しないようにするとともに」、現にある電柱・電線についても、できるときは「当該電柱又は電線を撤去する」ということが書かれております。

13 ページ目は11条、道路法37条の関係でございます。無電柱化推進法11条では「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、道路法第37条の規定」を使って、「占用の禁止又は制限を講ずる」ということが明記されております。

14 ページ目は道路法37条を活用するに当たってというお話でございまして、左下にイメージのベン図のような絵がございまして、現在、赤い線で囲っておりますような緊急輸送道路の直轄国道については新設電柱の規制を行っております。一部の自治体では既にそれも取り組んでおります。今後、37条の制限を緊急輸送道路の自治体で進めていないところに水平展開していったり、法律に定められています交通が著しく輻輳する道路や幅員が著しく狭い道路に、どのように広げていくのかといったところが課題となっております。

15 ページ目は参考として、37条を使って新設の禁止をしている自治体ということで、このような府県市において規制がかけられています。

16 ページ目は既存電柱でございます。37条は既存電柱の撤去についても書いていますが、現時点においては、(2)に書いておりますが、「占用禁止日前に占用許可された既存の電柱については、当面の間占用を許可」という状態でございます。新設電柱については禁止しておりますけれども、既設電柱については右下にも書いておりますが、「事業者側に継続して設置することへの一定の期待・利益が存在」というところもありますので、どのような留意が必要になってくるかというところが論点かと思っております。

17 ページ目は、先ほど松原委員からもありましたけれども、占用料の外部不経済を考慮してはどうかということでございます。

18ページ目に、改めて12条を書いております。これは電線管理者ですけれども、関係事業者は、道路事業や市街地開発事業を行うときに電柱を新設しない、できるときは既設の電柱・電線を撤去するというものでございます。

19ページ目をごらんいただきますと、第4回でヒアリングにお越しいただいた本庄市の事例ですが、土地区画整理事業が行った地域でありまして、赤い枠で囲っているほうですけれども、幹線道路のほうは無電柱化されているんですが、そうでないところについては電柱が残ってしまっていると、新しいものも追加されているという状態でございます。

20ページ目は歩道の整備事業であります。せっかく歩道を整備したんですが、右側の③の写真にありますように、歩道のど真ん中に電柱が残ってしまっていたりするという状況でございます。

21ページ目、こちらは歩道のバリアフリー事業を実施したところでありまして、ここでも電線・電柱が地上に残ったままとなっております。こういったところで道路事業や面事業を行ったときに既設電柱の撤去、新設抑制をどのようにして実効性を確保すればよいかといったところが問題点になろうかと思っております。

以上で説明を終わります。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

いかがでしょうか。

○秋葉委員 技術的などところで、9ページにもありますけれども、国交省で道路の無電柱化、低コスト手法導入の手引きをつくられて、これを自治体等に配布したということで、こういったものがなかったものですから、自治体等は苦勞していたんだと思います。そういった意味で、低コストのやり方という形で、そういうものが出来たのはよかったのではないかなと思います。

ただ、9ページにもあるように、直接埋設は別としても、例えば管路方式であったり、小型ボックスといった形のもので、そういった箱物をつくってやるというケースもあります。箱物に関しては、現状では基本的に道路管理者が負担となっておりますので、こういったものが高くてついでと無電柱化に手が出せない、やりたくてもやれないといったケースもあるようです。

したがって、1回目のときにも申し上げましたように、いろいろなメーカーでいろいろなものをつくっています。例えば小型ボックスにしても排水溝と一体となったボックスであったり、縁石と一体となったものであったり、そんなものをどんどん提案してきています。問題は、そういうものを使ってもいいよと審査するところがないんですね。モデル地区で使うということもいいと思いますけれども、とにかく、そういったものをどんどんオープンにして、ウェルカムにして、オーケーなものについてはどんどん手引きを更新していくと、そして自治体等、世の中にどんどん発信していくことが非常に大事なかなと思います。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

おっしゃるとおりだと思います。そういうことが発信できるのは必要だし、そういう開発をしようというインセンティブをより多くの方が持つと、ある種の適正な競争の中で、さらに低コスト化あるいはよいものが開発されたりしますから、そこら辺に今回の論点2

はかかわってくるころだと思えます。

ほかにはいかがでしょうか。

○天野委員 実施環境を整えるほうなんですけど、最初のころにPFIという話が出ていましたよね。これは論点3のほうですか。——わかりました。そうであれば結構です。既存ストックをもう少し使うという話もあるのかなと思ったので、以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

たまたま20ページを見て驚いたというか、御紹介いただいた③のとげぬき地蔵のところは、これが完成形なんですか。無電柱化を図るというか、やっていますよね。整備済みのところでこうなっちゃっているんですか。

○清水地域道路調整官 ここは歩道を広げているんですけども、道路の区域を外に広げているわけではなくて、中の車道を狭めて歩道を広げておりますので、広げた結果、歩道の端ぐらいいった電柱が歩道のど真ん中に来てしまっているということだと思います。事業としては、これで整備済みということなんですけれども、これをどうするのかという課題が残っているということになります。

○屋井委員長 無電柱化は実現できていないということですね。——そうですか。

○久保田委員 10ページの右側の図がちょっと気になりました。裏配線となっていて、観光客が歩くのも、この道だから、大内宿ならわかる。上の図はどんなのよと。メイン通りを無電柱化するために裏通りに移設したんですけれども、裏通りも住宅地ですよ。ここに電柱を移設しちゃると、後で出てくるような狭い道に電柱が建っている問題をわざわざここでつくっちゃっているような気がするんですけど。

普通の住宅地だと、そういう問題が起こってしまうのではないと思うんですね。例えば裏配線という手法が使えるのは、こういう場所が適していて、こういうところだと注意しなければだめだよみたいなことがそれぞれの手法に関してあるんだと思うんです。それを整理していただかないと、こんなこともできる、こんなこともできるというのを示すだけだと、後で間違った使われ方がしてしまうようなおそれを感じたので、ぜひ……。

裏通りというのも生活道路ぐらいいしていただいたほうがいいんじゃないかと思うんですけど、それはそれでちょっと気になったので申し上げました。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

本当、そうですね。観光地でもないし、普通の住宅地に見えますね。何でここに持ってこなければいけないのかが……。だから、防災上としても、この道路が重要だということを書かれていけば、何となく、しょうがないのかなみたいに思いますけど。大内と違いますもんね。大内は裏の道路の狭いところに通していますね。

ほかにはいかがでしょうか。

○山内委員 この論点2はどういうふうにするかということなんですけれども、大きく言うと、技術的にどういうふうにするかという話と、法制度を踏まえてどういう施策をとるかというふうに分かれていて、これに対して、これはだめだとか、いいということではなくて、少なくとも技術的なものについては、先ほど御議論ありましたように、インセンティブも含めて、それをどういうふうに進めていくかということで、これは誰も反対しない問題だと思います。

法制度のほうもそうなんですけど、さっきの論点1のときに、まさに座長がおまとめに

なった内容が非常に素晴らしいと思うんだけど、目的があって、目的と同時に誰がどういうふうに主体になるかというのが組み合わさっている。例えば防災だと国の話だったり、安全というのも一部国だったり。しかし、景観とか観光ということになると地域の問題にかなり密着してくるようなことになっていて、手法とかそういうものの制度的な問題は、誰がやるかということと組み合わさっていろいろなやり方があるはずで、それをもう少し整理して、例えばこういう目的であれば、こういう手法がありますとか、そういうことを明確にされるといいんじゃないかなと思いました。いろいろなやり方はありますよね。この法律を使えばいいというものもあるし、経済的なインセンティブがこうだということもありましたし、その辺の整理をもうちょっとしていただくと、恐らく一般の方にわかりやすくなるのではないかなと思いました。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

大変重要ですね。誰がというときに、主体としてというのとか、負担側としてとか、誰、が出てくるので、それが議論している中でだんだんはっきりとしてくるわけです。それと同時に、この論点2というのは道路法37条、新しい法律の11条、12条という、このあたりの対象とすべき道路というのかな、そのあたりに直接的にかかわってくる論点でありまして、1ページにさっと書いてあったわけですけども。

特に事例としてさらっと御説明いただいたんだけど、16ページが一つ論点でしたね。それから、外部不経済を加味して占用料の見直しをすべきではないかという論点も重要な論点としてありました。さらに言うと、16ページ、新たな電柱を設置することは許可されないけれども、既存不適格みたいなものは残っている実態もあるわけで、それについて対応しない限り、現実には無電柱化って進まない場所だって出てきているわけですから、そういう意味で、この37条という規定の活用についてどう考えていくかというのは非常に大きな論点2のテーマだと思います。

○山内委員 屋井座長がおっしゃった中に費用負担の話も出てきて、これは3番の論点の実施環境とか誰がどういうふうに負担していくのかというところが絡んできます。だから、当たり前の話ですけども、1、2、3は全て方程式になっているんだと思うんですね。それを言うと、外部不経済の問題とかインセンティブの問題は経済的な費用負担の話に結びついていくので、それも含めて交通整理をして、どういう手法でどういうふうにやれるのか、誰がやれるのかということをもとめられたらいいんじゃないかと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

先生を飛ばしちゃって申しわけない。

○二村委員 ある意味、矮小なので結構です。

○屋井委員長 それでは後から……。先にどうぞ。

○山本委員 道路法37条と無電柱化推進法の関係のことが議論になってございますが、恐らく幾つかの問題を分けて考える必要があるかと思います。

まず、目の前の問題としては道路法37条をもっと使うという話で、無電柱化推進法のあるなしにかかわらず、道路法37条は本来もっと使えたはずなんですね。この資料で申しますと、13ページにありますけど、要件としては「交通が著しくふくそうする道路若しくは幅員が著しく狭い道路について」とか、「災害が発生した場合における被害の拡大を防止

するために特に必要があると認める場合」ということですから、別に緊急輸送道路には限らない話です。

ですから、この37条をもっと活用するということを考える必要があつて、その場合には国がガイドライン等を示して、先ほど技術的にいろいろお話ございましたけれども、具体的にこのような基準でこの要件について考えたらどうだろうかということを示していく必要があると思います。それがないと、そのままということになりかねないので、もう少し具体的にどういう場合が37条の適用範囲として想定されるかということ国がガイドラインとして示す必要があるのではないかと思います。これが第1点です。

第2点として、今の37条は、それでも要件が一応絞られていますので、これだけでは無電柱化推進法を完全に動かすことはできないということがあります。他方で、無電柱化推進法は、ざっくり言ってしまうと、プログラムといいますか、目標を定めて、皆さん頑張らましようという法律ですので、これだけですと、占用許可の制度と直接には結びつけられないところがある。したがって、占用許可の制度を定める道路法を少し触らなくてはいけないことになろうと思います。

今日お配りいただいている参考2の2ページ以降に、道路法の施行令があります。具体的には、お配りいただいている道路法33条に基づく道路法の施行令の2ページ、3ページあたりの要件をもう少し限定するという形になろうかと思います。少なくとも無電柱化推進法の趣旨に従って、例えば無電柱化推進法の11条で申し上げれば、良好な景観の形成というのは道路法37条に入っていないので、無電柱化推進法の11条の良好な景観の形成というところを道路法の許可と結びつける場合には、先ほどの道路法の施行令を触る必要がある。そこを変えていかないと、無電柱化推進法が動かないということになってしまうのではないかと。

それから、無電柱化推進法12条の事業を行う場合に、新設の電柱は建てないというあたりの話も受けるとすれば、道路法の施行令を少し変えていく必要があるのではないかと。そうすると、道路法の施行令で電柱のところだけ目立つような書き方になってしまつて、道路法の施行令だけ見ると何か変な感じもするのですけれども、これは無電柱化推進法という法律の趣旨に従ったものですので、したがって、法体系上は無電柱化推進法の趣旨に沿った政令の改正になるのではないかと。

もう一つ、3番目の問題が恐らく一番厄介な問題で、新設の電柱についてはこれで一応対処できるのですが、既設の電柱をどうするかという問題があります。一種、許可の基準を変更する場合に、既得の利益といいますか、信頼利益をどう保護するかという問題になりまして、資料4で申しますと、16ページに既設電柱の特性ということが書かれております。

これをどう考えるかということがあつて、ぎりぎりのことを言うと、具体的には補償の問題が生じるということがございます。許可をしないということではできただけけれども、補償しなくてはいけないのかどうかという問題が生じる可能性があるかと思いますが、この点に関しては、どういう期間を想定して無電柱化を進めるかという話ともかかわるのですが、これは電柱を撤去する必要度にもよるのですけれども、一定の期間を置いてということになるのではないかなと思います。

本当に必要性が高いものについては、特に公共の安全上、非常に支障が大きいというこ

とであれば、それほど長い期間を置かなくても無補償で撤去するなり、具体的には許可を更新しないということになると思います。そうでないものについても一定の周知期間等を置いて、事業者の側で対応ができるだけの期間をとった上で許可を更新しないという形で、一種そういう期間をどれだけ置くのかという問題を考えて補償の問題をクリアすることになるのではないかなと思います。実務的には最後のところが一番難しい問題なのではないかと思います。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

最後のところが最も難しいというお話でしたけれども、そこら辺は今後、論点として、そこまで至れば、この検討会でも議論できれば大変ありがたいと思います。

最初に出てきた、確かに37条で景観は受けていないじゃないかというところはあるわけですが、論点1の議論を踏まえると、景観とか観光みたいなものは37条で規制対象にしなくても、ある種地域としては進めていきたいんだと、誰が責任を持つか、主体的にやるかというところも、もしかすると地域が主体になるかもしれない。そういう中で、ある種合意形成が進んでいって、結果として成立していくという。そういう姿であれば、特に37条を活用しなくてもいいということもあります。

一方で、防災の問題って国家的な大きな課題であるという中では、37条を活用するということは当然出てくると思います。そういう場合には、今の法律体系の中で読み込めるといふか、特段問題はないという理解を私はしました。そんなことでよろしいですか。

○山内委員 だから、その辺は整理……

○屋井委員長 整理はしましょう。了解です。山内先生の御意見がありましたけど、そのあたりもちゃんと整理しましょう。

○山本委員 一つだけつけ加えますと、特に景観の形成を理由にして占用許可を認めないというふうに道路法の施行令を変えろということになった場合には、それぞれの自治体が具体的に景観の形成上の必要性ということを基準とか計画といった形で示さなくてはいけないと思いますので、そここのところは施行令を変えれば、それだけで済むという話ではなくて、自治体がもう一つ考えなくてはいけないということだと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

先生、施行令を変えないで推進していくという方向性についてはどうですか、景観に関しては。

○山本委員 自発的に話し合っただけで納得していただいて電柱をなくしていくということではできず、推進すべきだと思います。

ただ、法制度というのはぎりぎりのところでどうするかということを決めるもので、ぎりぎりのところでどうなるかと言われると、37条が限定した書き方をされていて、良好な景観の形成ということまでは書いていないので、現在の状態だと、景観の形成だけを理由にして強制的にといいですか、占用の許可は一切しませんということまで言うのはなかなか難しいのではないかということです。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。よくわかります。

そこら辺をどういうふうに整理するかは事務局のほうで御検討いただかなければいけないんですけど、論点として1、2、3は今日出しましたけれども、論点3はこれからです

けれども、お互いに関連し合うような課題がいろいろ出てきています。しかも法律問題あるいは補償の問題まで出てきましたので、そこら辺はこの段階でどこまで整理できるかですけれども、御検討いただきたいと思います。

ほかはいかがでしょうか。

○松原委員 論点1などで出ていた防災、安全、景観などは、実際には37条をどういうふうに使っていくのかというのかかかわっておりますので、37条を適用したとしても、事業者から逆に訴訟を起こされたらどうなるのかというので、今の御提案というか、期間などを考えるべきだという御示唆があったのかなと思います。

こういうことが起きてきたのは義務占用という考え方が昭和27年に出たからだという御紹介がございましたが、それを受けて、今日いただいた図でいくと5ページですか、単独の地中化方式はここまでほとんどなくて、実際は電線共同溝のような方式でやってきたんだというデータがございました。

これを見ている限り、どうしてこんなに電柱がふえたのかとなりますと、費用負担面で占用料が余りにも安いと考えざるを得ない。ですから、今後どうするかという話は二本立てになっていて、一方が37条の拡張というので面的に徐々に進めていくという話かなと思うんですが、とにかく全体を一遍に覆ってしまおうとしたら、占用料を上げてしまえば簡単と言えば簡単で、実際に事業者が電柱を建てたほうが損になるようなレベルよりも上げてしまえば、これは済んでしまうわけですね。

もちろん、それも補償問題になるかもしれませんが、17ページに整理いただいた図でいきますと、「占用料の単価＝道路価格×使用量率×占用面積」という前回御紹介いただいたものですが、これを見ますと、ここに出てきている発想は費用便益分析というか、どれだけの便益が侵されているから、これだけの占用料をとらなければいけないという発想になっていて、ここの背景にあるのは事故なり何なりが起きる確率がどういうものであるかというので期待値の計算をして占用料が算出されているんだと思うんですね。

ということは、あくまで安全であるとか、もしくは景観を損なっているんだったら、どれぐらい外部不経済を与えたかという数値なのであって、ここには一体何が起きるかわからないという意味での防災ですね、震災が起きるか起きないかわからない、いつ起きるかわからないという、そういう意味での不確実性については考慮していないタイプの計算になっているんだと思います。

ですから、ここに起きてはならないことという概念を入れて考えれば、もっと高い占用料でないといけない。神戸などで火事が起きているところで電柱が倒れていて消防車が入れないという地獄のような図を見ると、これは起きてはいけないことと考えないといけないことになってくるんだと思うんです。それでもゾーンを決めるべきだという議論は当然あると思います。ですので、二本立てでいくときには、ここについても、いじることになるかどうかわかりませんが、もう一度考え直す必要はあると思います。施行方針としては二本立てであるべきではないかなと思います。

そんなことをすると、例えば電力事業に関しては諸外国との競争に負けるじゃないかと、これまで本音としてあったんじゃないかと思うんです。しかし、日本以外の近隣諸国もこれだけの無電柱化を進めているということになりますと、グローバルな競争法上、日本だけが不公正な競争環境にあると言われてもしょうがないことになるのではないかと思います。

す。100年以上前にロンドンが電灯かガス灯かというときも、競争法で平等にするために埋めることになったと聞いておりますが、同じようなことが問題になるのではないかと考えますので、これも御一考いただきたいと思えます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

今のに関連してですか。どうぞ。

○池上委員 松原先生のおっしゃったこととちょっと関連するんです。大地震後の火災の多くは電柱が倒れて電気が漏電したことによる火災、つまり二次災害が起こっているということなんですね。倒れなければ交通障害もないし、火災が未然に防げるということであれば、これを37条と絡めて進めていっていただいたらいいんですが、残念ながら、大災害の後はやることが多くて、この辺を強調でき切れていない。

前にもお話ししたことがあるんですけども、せっかくだったら復興過程で無電柱化を進めてほしいという私の願いはあるんですが、コストの面とかその他いろいろなことで実現していないんです。この点を強調して……。特に東京で大災害が起こって火災が起こったということを想定してみてください。3・11のときに車道は車でいっぱい、とても通り切れたものではありません。あの程度で消防車も救急車も通れない状況ですから、あそこに火災が発生したら、もっと大変ということは想像できるわけです。ぜひ強硬にこの辺を強調して無電柱化を進めていただきたいというのが私の願いです。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

特に占用料も含めて、そういう意見が出てまいりました。今のところ、そちらは御意見はないですか。私なんかも言いたいことはあるんですけどね。

○海野道路利用調整室長 松原先生からいただいた御指摘は占用料算定のあり方についてでございますけれども、先日も少し申し上げましたが、社会資本整備審議会でも御議論をいただいております。非常に課題と認識しております。ただ、今の占用料が占用者の権利の対価を徴収するところに基本的な性格を持っておりまして、そこに外部不経済をどのように反映させるかということについて十分な検討が必要と考えております。また外部不経済的なものをどういう形で数値化していくかということもなかなか難しいものでございますので、今後、その点も踏まえて十分な検討を進めてまいりたいと考えております。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

占用面積でやりますよね。「地下・上空等の減額率」と書いてありますけれども、電柱みたいな、あれだけ高いものが建っていたら、面積というよりも、少なくとも体積的にいったら、かなりのエリアを占用していますね。高さの低いものと高いもので占用料は変わっているんですか。

○海野道路利用調整室長 面積については、あくまで垂直投影の面積で算定しております。そういう意味では、例えば電柱に変圧器等がついているか、ついていないかといったことによる違い等はございます。また電柱の場合、何条の電線がそこにかかっているかということによっても面積ないし単価が変わってまいりますが、面積自体は垂直投影の面積で算定しております。

○屋井委員長 わかりました。

ほかはよろしいですか、時間の関係が来たようですので。論点2についても非常に大きな議論があるところでありますし、今日もさまざまな御意見もいただいておりますので、次

回に向けて意見を踏まえながら整理を進めていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

(4) 論点3 無電柱化の実施環境を支える施策について

○屋井委員長 論点3に入って、議論としては論点1と2を含めていただいても結構です。まず説明をお願いします。

○清水地域道路調整官 資料5に基づいて説明させていただきます。時間を押しておりますので、少しはしりながらの説明をさせていただきます。論点2で、どのように事業を進めていくか、あるいは制度をどのように使うかということで御議論いただきましたけれども、さらに実効性を高めていくためにはどのような環境整備が必要かということで用意させていただきます。

2ページ目、まずコスト縮減でございます。海外では掘削とケーブルの敷設を同時に行うなどの方法でコスト縮減が進んでおります。3ページ目は台湾の例ですけれども、浅く狭い溝にケーブルを入れて、埋め戻しも迅速にやるので、1日で工事は完了するというやり方がとられています。

4ページ目は、我が国においても、秋葉委員に座長を務めていただいて、低コスト手法技術検討委員会をさせていただきます。このようなものを通じて、5ページ目に具体には試験の様子も載せておりますけれども、規制緩和的なことができないかということでいろいろな検討をしております。

6ページ目は、先ほども御紹介しました低コスト手法の手引きでございます。これを自治体にお配りして取り組んでいただくようお願いしているところでございます。

7ページ目。これも秋葉委員からお話しありましたけれども、民間開発の技術をどのように使っていくのかということ、そこをどう促進するのかということで、これはNPO法人電線のない街づくり支援ネットワークセンターの井上理事からもヒアリングのときに御紹介いただきましたが、無電柱化推進展という展示会がございました。こういった民間の旺盛な技術開発をどのように取り込んでいくのかということが課題かなと考えております。

8ページ目は財政的な支援でございます。地方公共団体が行います事業、電線共同溝のイメージが下にございますけれども、この青い部分は道路管理者が負担する管路、特殊部の部分でございます。これについて10分の5.5、約半分強を国が交付金により支援をしております。

9ページ目は、主に電線管理者に対して固定資産税の減免ということで、緊急輸送道路において無電柱化を行う際に固定資産税の特例措置を用意してございます。

10ページ目は占用料の減額ということで、地中化した場合に架空線よりも安くなるようにということで減免しております。ざくっと3kmの道路に電線を占用させた場合に、架空方式ですと8万円かかるところを、地中化方式ですと3万5000円ということで半分以下になるような減額措置をしております。

11ページ目は貸付金ということで、電線管理者の財務負担に配慮して無利子貸付を用意してございます。

12ページ目は天野委員からもお話しありましたPFIということです。PFIそのもの

は、予算のピークが立つものを平準化して、後ほどの割賦払いにするというものと、民間の技術やノウハウを活用するという2点がポイントになっておりますけれども、このPFIをまずは直轄で始めておりました、今後、自治体にも広げていきたいと考えております。

13ページ目は、合意形成が課題ということで出ておりましたので、地元との合意形成ということで書いております。地域によっては、例えばヒアリングにも来ていただいた金沢市でしたら、住民との合意形成を行うための体制を構築してやられておりますし、右が神戸市の例ですけれども、地域の実情にあった地上機器を設置しているという例がございます。こういったことで住民との合意形成をどのように円滑化していくのかということが課題かと思っております。

最後、14ページ目は国民の理解・協力ということで、国民の理解や関心を得るためにどのような広報・啓発活動を進めるべきか。資料に書いてございますのはシンポジウムの様子でございますが、そういった広報・啓発活動をどのように進めていくべきかといったところがあるかと思えます。

以上でございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

いかがでしょうか。

○久保田委員 例えば13ページあたりに、民地の利用を含めて地元との合意形成というのがあります。一番頼りになりそうなのが学校とか公営住宅とか敷地の結構大きい公的な民地、こういうところに協力していただく体制ができると、かなり状況が変わってくるのではないかと思うんです。今はなかなかそういうふうになっていないので、ぜひそういう仕組みを考えていただきたいというのが1つ。

それから、自分の家の庭が結構広いので、隣の10軒と協力して、うちで提供しますよという人たちが出てきたら、優先的にそこが地中化できる、あるいは何らかのサポートがあるといったように、自主的な取り組みを支援する体制もつくっていただくと、どこかで手が挙がってくるような気もします。そういうこともぜひ考えていただきたいと思えます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

この部分に関連して、民地部分での管路の一体化とか、もっと言うと、ワンストップ化みたいなね。住民にとっては、何度も何度もいろいろな人が来て、しかも工事に時間が長いことかかるといって、なかなか合意できないとか、横でそういうのを見ていると、うちもあんなになるのは大変だとか、いろいろなことがあるでしょう。住民の合意形成を進めるという意味は、ある意味で言うと、住民にとってわかりやすく、そして住民にとって対応しやすくというかな、そういうことを進めていくことが必要で、この部分は事業者、道路管理者あるいは交通管理者、さまざまな人が大きくかかわってきて、ばらばらにかかわっちゃうとうまくいかないところなんです。そこら辺の設計も同時に含めて検討していくと、もっといいと思えますので、よろしく願います。

ほかはいかがでしょう。

○山内委員 最初の論点にも出ていましたけれども、いろいろな自治体がかかわることなので、その主体がみんな協力を……。合意形成といいますか、そういうものがなければいけないので、そのためのインセンティブ設計というかな、そういう観点が必要だと思っております。

ここで前半の技術的な話は別にして、後半の手法で補助を出したり、いろいろなやり方がある、こういうものを組み合わせるとどういうことができるのかとか、あるいは使われていないやり方をもう少し工夫すると、こういうふうに使えよとか、これは事業者と一緒に、さっきの話と同じで整理ですよ、そういうふうになると、より具体的なことが進むのかなと思います。そういう整理も必要かなという感じをしています。

それから、先ほどちょっとありましたPFIの話は、ここは支援と書いてあるんですけども、支援になるのかもわからないですけど、基本的にはPFIでやることによって、いわゆる公共がやった場合よりも財政支出を抑えるというのが大原則なので——バリュー・フォー・マネーですね——、バリュー・フォー・マネーのほうがどういうふうに出るのかということ具体的に検討してみる必要があるのかなと思います。

ただ、事前に伺ったとき、既に事業がスタートしているということなので、そうであれば、具体的な事業の中で、どういったところでバリュー・フォー・マネーを出していくのか、あるいはそのための仕組みを考えていくということが必要かなと思っています。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

○池上委員 先ほど久保田先生から、広いところにトランスを置いたらいいというお話があったんですが、私は防災の仕事をしているので区民と話し合うことがとても多いんです。国立市は駅の北側に木造密集地がありまして、道路は狭いし、いざというときには消防自動車も駆けつけない、救急車も来られないというところなので、自分たちで考え出したんですね。

天水桶ってありますよね。墨田区にはよくあるんですけども、それにかわるものを設置しようという話になって、ヤクルトの原液が入っていたタンクをただでもらって、それを設置しているんです。それを置いていただく庭を手挙げ方式でやったら、うちも、うちもということで、何百基か設置しているんです。そういうところがあるので、無電柱化のことで結びついて、自分たちの危険なところがわかってくると、住民の理解が得られるんですね。そこまで無電柱化を高めていかないといけないということが一つ。

それから、私、防災講演をしたときに、ここの委員をさせていただいているものから、「11月10日は何の日か知っている」というクイズを出します。ほとんどの方が御存じない。とても残念なことなので、一つの方法として、関係者だけでも名刺の裏に「11月10日は無電柱化の日」とか、「無電柱化推進をしよう」とか、「二次災害を防ぐために無電柱化を推進しよう」とか、具体的に書いてやるのも一つの方法かなと。

これは、ここでプレゼンをしていただいたNTTの方の名刺ですけども、オリンピックのシンボルマークがついているんですね。これは国で推し進めるという大変大きなイベントなんです、このように何か書いていたらどうかというのが一つ。

これは東京消防庁の職員の名刺ですが、消防団の担当者なんですね。「首都東京を守る消防団」というので裏にイラストをかいて、きちんと出している。このようにすると、私たち名刺を受け取ったときに、「すごいな。この人は関心高いのかな」という強烈な印象を受けるので、それも一つの施策かなと思っています。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

1 ページに、国民の理解及び関心を得るにはどのように広報・啓発活動をするべきかという論点が見られているんですけども、ここで言っている国民というのはかなり広い感じがするんですけど、国民の理解も進んでいないんですかね。自分のことじゃないから気にしていないとか、知らないという人が多いんですかね。

推進する上ではもちろん国民の理解も要るけど、一方で、まさに実現しようとしている沿道の方々の理解も重要で、国民の理解を浸透させていって、そちらにも効果があるような進め方はできますよね。こういうことは、我が国として、あるいは地域全体としても取り組むべき方向なんだということがだんだん理解できると、前もって理解できれば、自分のところに来たときにも、それは考えなければいけないという。全体像がうまく設計できるといいですね。最終的には「しょうがない。うちの中へ置いてやろうか」と、特に大地主さんじゃなくても考えてくれることになると思います。全体を見てやりたいですね。どうもありがとうございました。

まだ若干時間はありますけど、ほかはいかがでしょうか。

○天野委員 P F I の話に書くのか、環境に書くのか、施策に書くのか、あり方委員会なので推進計画でいいのか、よくわからないんですが、既存ストックの活用みたいな話はどこかに出てくるんです。ありていに言っちゃうと、N T T 管路には余裕が絶対あるはずなんです。余裕用の管路がついていますし、金属線がファイバーになって余裕が出てきたはずなので、さっき言った高邁な全部なくそうねというのと真逆の、すぐできそうで値段が安そうなのと、ああいう既存ストックを活用するとなると、結構有効そうだし、論点 2 なのかもしれないけど、N T T の管路にかかわっているような業者が P F I で乗ってくると、安くてうまくいきそうだなという話は、余りにも具体的で生臭いので、このレベルでは余り触れないんでしょうか。ちょっと生臭いんですが。

○屋井委員長 そういう話も既にありましたが、一つの有効な施策なんじゃないですか。

○蓮見分析官 既存ストックの活用自体は低コストで無電柱化を進めるための一つの有効な手法と考えております。今回、P F I で施策をつくった目的としても、民間のいろいろなノウハウも活用してというのがありますし、その中に既存ストックがある場合はそういうものを活用してやるのが非常に有効ということも考えております。そのように考えておりますし、この委員会の取りまとめ等についても、既存ストックについても、できれば触れていきたいと考えてございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

ほかはどうぞ。

○松原委員 前に N T T さんからはやぶさかでないというお話を伺いましたので、ぜひ進めていただきたいと思います。ここでも、それを書き込めれば有益かなと思います。

それとは別に、先ほど占用料を上げればという話をしたんですが、いただいた論点 3 の 10 ページに、地中化した場合の減額の話が出ております。これは共同溝等の例かもしれませんが。私がさっき申し上げようとしたのは、占用料と減額の差額に当たるものの差が余り大きくない状態、現状では電柱を建てたほうが事業者にとってお得になっているということなのではないかと思うので、今後、方式が変われば、このときの減額のやり方も変わってくると思うんですが、そのときに、方式ごとに考えなければいけないのかもしれない

が、一体どれぐらいの占用料であれば、もしくは減額であれば、電柱を建てるほうが損になるのかという試算を一度やっていただければ大変ありがたいと思います。

ここではキロメートル当たりだったら8万円と3万5000円の差ということがありまして、この差額がキロメートル当たり、事業者の負担が……。これは1年間のことかもしれませんが、電柱の占用料と家賃ですね。それに対してストックとして1本埋めるのに1億8000万円とかそういう話を伺っていますが、これをフローで考えて、年間だったらどれぐらいの占用料にすれば、埋めたほうが、もしくはなくせば、とにかく得になるのかということ計算していただきたいと思います。

それと、これは質問なんです。ここに出てきている減額というのは法的な背景があることなんでしょうか。それとも、法律の運用上、こういうことでやっているということなんでしょうか。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

○海野道路利用調整室長 いただいた御指摘に関して、まず御質問は法的な根拠が減額にあるのかということですが、道路法施行令の19条におきまして本来、道路法施行令に定まっている単価とは別に、国交大臣が特に必要と認めるときは占用料の額を定めたり、占用料を徴収しないことができるという規定がございます。これを受けまして、国交省において具体的な減額の措置を定めているというのが実態でございます。

それから、先生の1点目の御指摘に関しては、具体的なシミュレーション等の必要性があるかと思いますが、先生が御指摘のとおり、占用料は1年当たり、1本当たりのものでございまして、実際に地中化の整備費用とそれに見合うだけの占用料ということになりますと、恐らくは相当な占用料の値上げを要するという形になろうかと思っております。

他方で、現行の占用料制度の中では占用者の負担も勘案して激変緩和措置を設けておりまして、政令改正に伴う単価の値上げにかかわらず、前年度の1.2倍までの範囲で占用料を年度単位で徴収するという制度になっておりますので、そういったことも勘案しながら今後、具体的な占用料制度のあり方を検討してまいりたいと考えております。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

よろしいでしょうか。

○二村委員 何か言わないといけないだろうということで……。先ほどから論点1、2、3と拝見していて、進めるためにはインセンティブが必要だなと思っていたんですが、この論点3を拝見しますと、すでに、かなりいろいろなことをやっていて、今後はより一層の工夫が必要となるということになると思います。その場合、例えばこれ以上予算要求したときに、要は財源があるものかどうかが一番の疑問なところです。そして、法律で縛っていく、もしくは将来的にこういうところを目指していくということで電柱の総数を少なくしていくのはよくわかるころではあるんですが、地域の柔軟な選択ですとか、そういう部分が重要なかなと思えました。

インセンティブに絡めていきますと、例えば電柱のないまちづくりプランみたいな感じで、全国の地域で競わせて、競争的な資金として、特に効果が高そうなところを採択する、もしくはちょっとイベントをやって、無電柱の街の持つ魅力を宣伝するというのも良いのではないかと思います。無電柱コンペに勝ったところは、地域としての地位も上がるでしょうし、資金も得られるということで、また新たに無電柱化を考えるとこも出てくる

のではないかなという気がいたしました。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

ほかはよろしいですか。

支援策というと、先ほどの論点2というか、法律でいう12条だったですか、交付金というのか、基本計画というか、社会資本整備関係の交付金になりますよね。地方に手当てされて、例えば交通安全も含めながら、ある道路の歩道部分を改修しながら、自転車道を入れようとか。自動車レーンをきれいに整備しようとか。そういう事業を補助金を受けながら地方自治体が行うと想定したときに、それは12条にかかわる事業だから、その上の電線を、自転車あるいは歩行者の安全を考えたときにないほうがいいし、法律12条に書かれているということで、事業者の負担で地下にしてもらう。自治体のほうは交付金によって道路面の安全を確保するような施策を行う。

こういうことは可能なんでしょうか。無電柱化そのものに対する支援策も必要なんだろうけど、もともとの防災あるいは安全を高めていく本来の目的に照らして事業が進んでいくということが一番重要ですね。そういう面での支援策というものがここで議論されているのかもしれないですね。そういうふうに見ていただいてもいいかもしれません。

○森山環境安全課長 今のお話でいきますと、資料4の18ページに法律がありますけれども、とげぬき地蔵の例だとか、せっかくバリアフリーにしたけれども、埋まっていなかったとか、それから本庄市の例、これは資料4の19ページになりますけれども、面整備をしたにもかかわらず、補助幹線系のところは電柱が建ってしまっているとかいう例があるわけですね。今までは、実態的に埋めるのは、道路管理者がお願いをして、一緒につき合ってくださいねというふうになっているんですね。それは御都合があるので、ここはいいけれども、これはつき合えないと言われたら、そこでアウトになっているんです。

12条の場合には立場が若干変わってしまっていて、事業者、電力会社は、電線管理者は、道路事業をした場合には、新しく電柱は建てちゃだめですよ。それから、道路整備をした場合には、そこに電柱がある場合には撤去してくださいねとなっているんですね。今までと全く価値観が違うんですよ。そのときにいろいろな条件がございますので、法律の中にも状況に応じて云々だとか、できる場合にはとありますので、そういう意味では相当なサポートができる。

ただ、今までは、こっちがつき合ってくださいとお願いしていたところが、形式的には事業者のほうに義務を課せられていますので、それに対して道路側がおつき合いするということは十分あると思います。

ですので、やることは同じですけども、これをしっかり運用すれば立場が変わると思いますので、そういった点では電線管理者との積極的な動きも期待できると思いますし、それに対して、これまで同様、支援はしていくということは十分あると思ってございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

そろそろよろしいでしょうか。——どうもありがとうございました。

○屋井委員長 論点3の議論も終わりました、最後、今後の進め方について簡単に御説明

をお願いします。

○蓮見分析官 今後の進め方についてでございます。資料6の一枚紙でございます。本日、第5回、委員意見・ヒアリング概要取りまとめと無電柱化推進に関する論点整理をさせていただいたところでございます。次回は中間取りまとめ骨子を御説明して御議論をいただきたいと思っております。中間取りまとめにつなげていきたいということでございます。

説明は以上でございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

次回は中間取りまとめ骨子ということであります。今日の議論も踏まえて一定程度整理できるところは整理していただく。目的があって、負担の問題もありますけれども、誰が主体的に責任を持ってやるかとか、その根拠は何があるかとか、そのときにはどういう財源を持ってくるのかとか、あるいは補助があるのかとか、いろいろな観点が出てきましたけど、そこら辺がある程度見渡せるような案があったりすると、もっと議論は深まると思いますので、そういうものも横に置きながら骨子案が出てくると、さらによいかと思います。よろしく御検討いただきたいと思います。どうもありがとうございました。

これで全ての議論が終了ですね。進行を事務局にお戻しします。よろしくをお願いします。

○蓮見分析官 お疲れさまでございました。本日の委員会資料は準備が整い次第、速やかに国土交通省ホームページで公表を予定してございます。

以上をもちまして、第5回無電柱化推進のあり方検討委員会を終了させていただきます。本日はまことにありがとうございました。

——了——