

## 前回の委員会(7/6)における主なご意見と対応案

No.	ご意見	対応案
1	2ページ16、17行目 日本だけが送電するのに無電柱化の費用負担をしていないという意味では、競争法上の配慮に欠けることになるのではないかと。唯一になってしまったことで、日本だけが不正な競争をしているのかのように諸外国から見えてしまう。これについては配慮が必要。上記の含意をつけ加えられたい。	1(1)③に、以下の記載を追加 「見方によっては、無電柱化を進めている国に比べ、我が国は良好な景観等と引き替えに、電力・通信を安く利用していると言える。」
2	2ページ25行目 南海トラフ地震や都直下地震等の対象になるところは大きな枠で、一部の緊急輸送道路のみならず、多くの道路を優先的に無電柱化すべきであるという結論になると考える。よって、考え方全体が変わるということを踏まえた文言を入れられたい。具体的には、国土強靱化との連携が必要であるとの旨を記載されたい。	1(2)①に、以下の記載を追加 「なお、こうした大規模自然災害等に備えた国土強靱化の推進に関する基本理念等を定めた国土強靱化法においては、「起きてはならない最悪の事態」を想定した上で脆弱性評価を行い、その結果に基づき、国土強靱化基本計画を策定することとされている(同法第10条及び第17条参照)。そして、平成26年(2014年)6月、「国土強靱化に係る国の計画等の指針となるべきもの」(同法第10条第1項参照。)として国土強靱化基本計画が閣議決定され、その中において、「様々な事態に適切に対応して必要な人員・物資等を円滑に被災地に供給できるよう、(略)無電柱化等の対策を推進する」とこととされたところである。」  3(1)②に、以下の記載を追加 「なお、対象道路の選定に当たっては、地域防災計画や国土強靱化地域計画、通学路交通安全プログラム、景観マスタープラン等、関係する様々な計画との整合性に留意することも必要である。」
3	3ページ目9行目 景観形成のについて、「富士山を始めとする……風光明媚な自然景観や、伝統的建造物群等の歴史的な街並みの景観が阻害されている」と非常に限定的に書かれている。この書き方では、非常に卓越した富士山を初めとする眺望景観や、伝統的建造物群の景観のみを阻害しているようにとらえられかねない。もう少し対象が広くなるように修正されたい。	以下の通り修文 「富士山を始めとする我が国が世界に誇る風光明媚な自然景観や、伝統的建造物群等の歴史的街並み、 <b>景観法に基づき景観行政団体が指定した景観計画地区内の大切な景観等</b> が阻害されている。」
4	アジア諸国の議論にもあったが、各国の制度等、電線事業者、住民も含め、いろいろな負担をしながら進めていく。その際の背景として、災害というものが起こり、それに対して集中的・効果的に対応するために制度をつくったというような、経緯等は随分調べられてきた。先進諸国だけではなく、上記のような取り組みが進んでいるということについても背景として示していくべき。	1(1)③に、以下の記載を追加 「一方、諸外国における無電柱化の状況を見てみると、電線共同溝方式に変調した我が国の無電柱化とは異なり、ガス事業とのイコールフットイングの実現や、強風による停電被害の防止、風格のある都市景観の創造等の観点から、電力・通信の利用者にも負担を求めつつ、電線管理者による無電柱化が進められている例が主流となっている。」
5	5ページ 協議会について、法律で定められている自治体の計画をつくっていくことと、それを誰がつくっていくかというところは非常に密接であり、その計画の中で優先順位が高いものを推進していくということが、考え方としては何か示されていくべきだと思う。そのあたりの関係も配慮した表現にすると良い。協議会だけが突出して充実していきましようで終わっている感じがある。	3(4)に、以下の記載を追加 「都道府県又は市町村(特別区を含む。以下同じ。)は、地域における無電柱化を計画的に推進していくため、それぞれ無電柱化法において努力義務として規定された都道府県無電柱化推進計画又は市町村無電柱化推進計画の策定に努めて、その地域における無電柱化の基本的な方針や目標等を定めるとともに、地域の状況に応じた施策を積極的に推進することが望まれる。また、より実効性を高めるため、都道府県推進計画又は市町村無電柱化推進計画を具現化するための事業計画を定めるなど、計画的に推進することが望まれる。」

No.	ご意見	対応案
6	6ページ18行目～ 対象道路の選定について、景観形成・観光振興の場合には「主として」との記載があるのでいいが、例えば世界遺産というレベルのものについては、地元住民だけでなく日本として、実施すべき箇所があると思料するので、そういった表現に修正されたい。	3(1)②の記載を、以下の通り修文 「実際に無電柱化を進める対象道路の選定に当たっては、例えば、 <b>第一次緊急輸送道路等広域的な防災の観点から無電柱化が必要な道路や、世界遺産周辺等国を代表する景観形成の観点から無電柱化が必要な道路</b> に関しては、 <b>広域的な観点から</b> 主として国・都道府県レベルで検討を行う必要がある。一方で、 <b>景観形成・観光振興通学路の安全やバリアフリー</b> の観点から無電柱化が必要な道路に関しては、主として地元住民の意向を適切に把握できる市町村レベルで検討を行うなど、適切な役割分担により進めるべきであるが、 <b>無電柱化を進める対象道路に係る基本的な考え方については、国が一定の基準を示すことも重要である。</b> 」
8	6ページ 防災、安全、景観においても、それぞれ国家的というか広域的な観点、共通的な観点に対して、国として一定の必要性とか重要性にかかわる考え方について示していく。 示された考え方に沿って、もう少し具体的な指標や、効果をあらわすような項目等、国としての考え方を示すレベルがあるはずなので、この3つの分野で簡単に誰がかかわるかということ、国、自治体のレベルを決めるのではないか。 24行目は特に安全にかかわるところだけを抽出する方法を検討すべきであると書いてあるが、防災も景観についてもどういう道路が重要性が高いか、何によって抽出すべきかという、考え方が示せると良い。	「また、 <b>安全・円滑な交通確保の観点から無電柱化を進めるに当たっては、</b> 事故データやビッグデータを活用した車両の挙動データ等の <b>客観的指標を用いるなどにより、を用いて危険性の高い道路を抽出するなど、全国各地で利用が可能な客観的指標を用いるなどにより、危険性無電柱化の必要性</b> の高い道路を抽出する方法も検討すべきである。」
7	6ページの7行目 例えば6ページの7行目に「バリアフリー」という記載があるが、身障者のバリアフリーを念頭に置いた場合、電柱がどうして無電柱化に結びつくのか。その後の混雑しているところや、通学路、歩行者が電柱を避けて車道にはみ出すような道路というのは具体的でわかるが、バリアフリー化というのはどういう意味なのか、わからない。専門でない人が読むときには具体的に書いてあったほうがわかりやすい。	1(2)②の記載を、以下の通り修文 「② <b>安全・円滑な交通確保の観点からの無電柱化の必要性</b> …また、幅員の狭い歩道や路側帯にある電柱は歩行空間を狭め、歩行者の安全・快適な歩行を阻害しているほか、 <b>バリアフリーの観点からも問題を惹起している。</b> 」
9	6ページの28行目 「電線管理者が技術開発の責務を有している」というのは法律に記載があるが、法律5条は「国及び地方公共団体と連携して」と記載があり、この文章にはその記載がなく、その次の文章は「国、地方公共団体及び」が入っており、上のほうが省かれているのは法律の条文にならうと、おかしいのではないか。	以下の通り修文 「 <b>電線管理者は、無電柱化法第5条はに基づき、国及び地方公共団体と連携して</b> 無電柱化の推進に資する技術の開発を行うことを <b>電線管理者の責務として規定しており、同条を踏まえ、を有している</b> 。国、地方公共団体及び電線管理者は連携して、無電柱化の迅速化及びコスト縮減を図る方策等について調査研究、技術開発等の推進及びその成果の普及に努めなければならない。 <b>その際、既存ストックの積極的な活用も検討すべきである。</b> 」
10	「バリアフリー法」は正確な法律名を挙げたほうがいいのではないか。(無電柱化法は最初のほうで「以下「無電柱化法」という。)と書かれているが、バリアフリーは初めて出てきている)	法律の正式名称を用語集に記載するとともに、3(1)①の記載を以下の通り修文 「 <b>バリアフリー法に基づく特定道路やバリアフリー基本構想に位置付けられた生活関連経路その他駅周辺等の高齢者、障害者等の歩行者の多い</b> バリアフリー化が必要な道路」 【用語】高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成十八年六月二十一日法律第九十一号)
11	6ページ8行目 「駅周辺等の車いす利用者あるいは視覚障害者等のバリアフリー化が」というふうに具体的に書いたほうがわかりやすい。例えば車いす利用者を考えると、通れないような道路も実際にある。車道を通っているのもあり、とても危ない状況がある。視覚障害者という一般の方はイメージしやすい。上記について追記されたい。	同様に「無電柱化法」「電線共同溝法」についても正式名称を用語集に記載 【用語】無電柱化の推進に関する法律(平成二十八年十二月十六日法律第一百十二号) 【用語】電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成七年三月二十三日法律第三十九号)

No.	ご意見	対応案
12	7ページ15行目 「…道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間等」とあるが、これは「緊急輸送道路初め何々」という注釈がつくような道路か。	以下の通り修文 「… <b>道路及び沿道の利用状況等を踏まえ</b> 道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間においては、」
13	12ページ7行目 「電線管理者の既存の利益等にも十分に配慮しつつ」と記載があるが、今後電柱を永続的に立てるとい利益と読める。恐らく時間的な猶予をもって埋めるようにという意味合いであると推察するが、少し表現を変えたほうがいいのではないか。	以下の通り修文 「さらに、既設電柱については、現在は占用制限措置が講じられて <b>はいない。がしかし、</b> 無電柱化を求める社会的要請 <b>-期待に的確に</b> 応えていくためには、 <b>既設電柱についても占用制限措置が必要であり、現に電柱等の道路占用を行っているという</b> 電線管理者の <b>既存の利益や期待等にも一定の配慮を行いつつ十分に配慮しつつ、既設電柱についても占用制限の具体的な措置の実施を</b> について検討すべきである。」
25	12ページ 既存の利益等というところで、今後、道路管理者が更新の際にどう判断されるかが大きな問題になり、必ずしも緊急輸送道路だけとも限らない。今後、さまざまな判断ができるだろうというのが大きな含みになる。その際、更新しないと行ってしまえば、費用負担上は単独地中化に近いものにならざるを得ない。となれば、山内委員から指摘があった、費用負担の問題もかかわってくる。何がこの件についての柱なのか、費用負担もどうかかわってくるのかというのは、ある程度明確に記載しなければ、どこが大きなポイントなのか不明確になる。	
26	12ページ5行目 実際に実施する際、既設電柱に関してはかなり具体的なことを検討しなければならない。よって、ここでは余り具体的に書けないのではないかと。他方で、この文章だけでは、制限措置を実施するのか、その利益等について配慮して検討するとも読めるので、それはやや印象が強いと感じるので、例えば実施の措置あるいは具体的な措置を検討する等、具体的なやり方の部分が難しいので、実施を具体的に検討するという形で、検討を深めるというニュアンスを入れるとよい。	
14	13ページ目18行目 工事・整備の連携について、「電線管理者と工程等を調整し、効率的に電線管理者が無電柱化工事を施工できるように」と記載があるが、東京都で機械的にマニュアル等にのっとりて施工された場合に、例えばイチョウなどの古い木を一律に伐採したことに対して、反対の市民運動が起きた事例がある。もともと無電柱化に共感を持っている方々も優先順位が違うところもあり反対されたと聞いている。マニュアルなどを共有する際は、記念物や古い樹木等、地元で大切にされているものがある場合、公的に認定された記念物でない場合であっても、配慮すべきであるという文言をマニュアルに記載するといいいのではないか。	4(4)④の記載を、以下の通り修文 「… <b>一方で、無電柱化工事に起因した樹木の伐採が問題になることもある。そこで、無電柱化の実施に際しては、こうした地域の課題も踏まえ総合的、計画的に</b> 取り組むことが望ましい。」
15	法律の中で総合的、計画的にと定められているのは、無電柱化にかかわるところを総合的に実施するが、一方で、本当に進めるときはもっと総合的に進めなければいけないところもあるので、そういったニュアンスも含めた方がいい。 従前で議論があるように、台風で木が倒れて電線が破損し、電柱が倒れたら、木が問題なんだから木を切り倒せというのが日本人的な感覚ではあるが、外国は、どちらかというと、木を大切にしなければいけないから、逆に電柱・電線によって木が破損してもいけない、そこで電線・電柱のほうをなくしていこうということをやっている。	

No.	ご意見	対応案
16	<p>9ページ20行目  直接埋設のことが別項目で取り上げられているが、その前に低コスト手法という項目があり、ボックス方式や浅層埋設等があるので、構成として、低コスト手法の中に直接埋設も一つの方法としてあるという形に入れたほうがいいのではないか。  また、海外では一般的で普及を図るべきであると記載があるが、海外で一般的だからといって、必ずしも良い方式であるかどうかは別問題であり、日本として、将来にわたって良い方式を選択できるうちの一つだろうということで取り上げたらいいのではないか。</p>	<p>直接埋設方式を低コスト手法の普及拡大に位置づけて記載するとともに、以下の通り修文  「<del>直接埋設方式は海外諸外国</del>では一般的な手法で<del>あり、ある直接埋設方式は、大幅なコスト縮減が期待できることから、</del>その技術開発を進め、早急な実用化、普及を図るべきである。」</p>
17	<p>全く別の制度で道路協力団体という制度あり、例えばPFIにおいて、ある事業者が地下埋設を実施し10何年で償還していく際に、地下埋設にかかわった事業者を道路協力団体に認定し、例えば広い歩道等の場合に限られるが、地下埋設で得た空間に対する占有許可を緩和するような形で、一定の利潤をPFI方式の事業者のメリットとして使っていくということは、無電柱化事業においても可能か。(必ずしもここに記載する必要はない)</p>	<p>以下の記載を追加  「民間の技術・ノウハウや資金を活用するとともに、地方公共団体の財政負担の平準化にも資するPFI手法を積極的に採用すべきである。<u>その際、バス停の上屋の整備・管理やサイクルシェア事業を同時に行うなど、無電柱化により空いた空間を道路利用者のため賢く利用する方法等について、柔軟なアイデアが生み出されることが期待される。</u>」</p>
18	<p>無電柱化によって景観の向上や、安全性が上がる等、ポジティブな面がある。電柱があることによるネガティブな効果が主に記載されているが、無電柱化によるポジティブな効果、経済的な要因等をもっと積極的に使うということを記載したほうがよい。</p>	<p>1(2)④に、以下の記載を追加  「このような社会的機運の高まりは、無電柱化の推進が、単に電柱というネガティブな存在を道路空間から排除するだけの取組にとどまるのではなく、地域の防災意識の向上による安全な生活の実現や快適な通行空間の確保に資するとともに、良好な景観形成の効果を生かした地域振興施策にも寄与することが期待されていることの表れであると言える。」</p>
22	<p>ポジティブな効果について、もちろんプロパティ、価値が上がるという効果があるが、結果的によいまちづくりにつながっていく等様々な効果があるが、より具体的で直接的、短期的な効果もあると推察されるので、そのようなことを記載するとよい。</p>	<p>4(4)④に、以下の記載を追加  「また、無電柱化を契機に地域の防災意識を高めたり、無電柱化による安全性の向上や良好な景観の形成の効果を活かして地域振興施策に取り組むなどにより、無電柱化の効果を一層高めることが望ましい。」</p>
19	<p>9ページ  「多様な手法の最後のところにPFI手法」とあるが、上は技術手法で、PFIは事業手法なので、並べて書くのは違和感がある。</p>	<p>他により適切な場所が無いため、骨子案の通りとする。</p>

No.	ご意見	対応案
20	<p>14ページ</p> <p>「無電柱化のコストへの理解」と記載があるが、ここでの無電柱化のコストは電気料金、税金、正確に言えば通信料金も入るが、それを入れた上で、誰が負担するのかが重要。電気料金や通信料金は、利用者が負担し、税金は一般国民ないしは公的負担になる。例えば占用料を上げ、地下埋設した際には減免する手法や、共同溝で民間事業者の負担分をふやす等、そういった手法をとった場合、利用者の負担はふえる。</p> <p>前半の占用料の上げ下げは、やり方によっては一般国民、公的負担の手法を使っている。いろいろな手法がそれぞれに合目的という形になっているが、そもそも誰が負担すべきで、どういう形でやるべきだという議論が必要。松原先生の指摘にあった、利用者の負担が的確ではないという言い方はできるが、その場合は「外部不経済であるため」等、どういう理由で誰が負担すべきだという議論をすべき。その先には、無電柱化の利益と負担の関係の議論があり、地域に利益が落ちるのであれば、その地域の人たちが負担するのか、あるいは利用者が負担するのか等、かなり細かい議論になる。白紙から書くという意味ではなく、現状に対してこういった負担がされているという整理をし、それが本当に正しいのかという議論も必要。</p> <p>しかし、今この場で全部それをやるのは難しいため、無電柱化を進めていく上で、そういった議論は一度整理するべきであることを明記されたい。</p>	<p>2(2)に以下の記載を追加 「今後、官民の適切な役割分担の下で、電線共同溝方式以外の事業手法による無電柱化の取組を大幅に拡大していく必要がある。 <u>なお、無電柱化の費用負担については、ガスや水道については事業者自らの負担で管路を埋設していることに鑑みれば、電力や通信についても電線管理者自らの負担、ひいては電力・通信の利用者の負担により地中化を行うという考え方も十分にあり得るところである。また、前述のとおり、電柱が防災、安全・円滑な交通確保及び良好な景観形成等に弊害を生ぜしめることを踏まえると、そのような、電線管理者が原因者負担の見地から無電柱化の費用を負担するという考え方も成り立ち得るところである。一方で、一定の法的保護の下に占用が認められてきた事実についても配慮が必要となる。我が国においても、こうした無電柱化の費用を負担する主体に関する議論を深めて行くことが望まれる。」</u></p> <p>4(5)③の記載を、以下の通り修文 「無電柱化のコストは、電気料金、<u>通信料金</u>、税金等により賄われているものであり、無電柱化の実現にはそれらを通じて国民の負担を伴うものであることの理解を促進すべきである。<u>それらの負担については、受益との関係がより明確であることが望ましいことから、これまでの経緯も踏まえつつ、今後とも適切な負担について研究が進められることが望まれる。」</u></p>
21	<p>今回のスタンスとして、今は一般財源なので、国民の税金が多分に使われて無電柱化が推進されてきているという前提があり、本当にその負担構成でいいのかというところが、この問題のスタートの背景である。</p> <p>一方で、他国等さまざまな地中化の現状を見ると、利用者負担ということで転嫁されている例は大変多い。住民が負担して実施する例もあるという。そういった例を踏まえて、今の状態で本当にいいのかというクエスチョンに対し、少なくともこういった方針はあるのではないのかという方向に踏み出そうとしていると理解している。</p> <p>しかし、我が国において、こういった負担割合が妥当なのかというゼロからの議論ではなく、日本の場合はスタート地点がさまざまな事情があるため、それらを国民にも改めて理解していただき、こういった方向に進めるために、この程度は負担をお願いする、あるいは、ほかの国で推進してきたことも踏まえて、せめてこういう方向に進みたい、そこまでは明記すべき。</p> <p>よって、白紙からの議論はもちろん別途必要かもしれないが、今回のこの会議体としては一定程度は共有できているのではないかと認識している。法律が国会成立し、無電柱化を進めていくという、その背景についてはきっちりと明記できる。</p>	
28	<p>費用負担については、例えば公的な利益になるものであれば公的に負担するということなので、外部不経済であれば利用者が負担する、その辺を仕分ければいいのではないか。</p>	
23	<p>15ページの2行目</p> <p>説明の中で「法的にも定められた無電柱化の日」とあったが、「法的に定められた」というところが重要なので、明記すべき。東京都が定めた備蓄の日というものもある。</p>	<p>4(5)④の記載を、以下の通り修文 「<u>また、無電柱化法に定められた</u>「無電柱化の日」を活かし、国民の理解促進を図る継続的な広報の実施が必要である。」</p>

No.	ご意見	対応案
24	<p>技術について低コスト手法や直接埋設等、書かれているが、この文面だけでは、共同開発かもしれませんが、このくだりは国などがリードした技術開発をなるべくうまく使っていきたいというふうに淡々と書かれている印象を受ける。今後、新技術を民間で続々と開発されることがあった場合、それ自体が一つの成長戦略に組み込まれるというイメージであれば、よりプラスになると考える。まあ、新技術について採用される枠組みが、これまで明確でないような印象がある。民間企業が無電柱化の技術開発でどういった利益を上げることができるのかという議論の枠を与えると、よりプラスの印象になるのではないかと。</p>	<p>4(1)⑥の記載を、以下の通り修文  「民間の開発した新技術の「新技術情報提供システム(NETIS)」への登録・活用の促進や、電線管理者を含めたオープンな場で評価する仕組みを設けて民間の開発意欲を向上させる。有用な技術を積極的に採用するなど、新技術の利用促進を図る仕組みを検討すし、無電柱化関連技術のイノベーションを興し、成長産業へと発展させるべきである。」</p>
27	<p>12ページ9行目  防災については国・都道府県、安全については市町村という書き方がやや割り切りすぎである印象を受けるため、5行目の項目と併せて検討されたい。</p>	<p>4(3)①の記載を、以下の通り修文  「その際、対象区域の選定に当たっては、3(1)②で指摘したのと同様に、国、都道府県、市町村が適切な役割分担により進めること、例えば、防災の観点から行う占用制限に関しては、広域的な観点から主として国・都道府県レベルで検討を行う必要がある。一方で、安全・円滑な交通確保の観点から行う占用制限に関しては、主として地元住民のニーズや個別具体の道路交通状況を適切に把握できる市町村レベルで検討を行うなど、適切な役割分担により進めるべきである及び国が一定の基準を示すことが重要である。」</p>
29	<p>「財政支援と費用負担のあり方について検討すべきある」とあるが、この検討会は推進のあり方の検討会で、あり方を検討してきたが、またあり方について検討すべきだというのは残念な表現である。</p>	<p>4(2)の記載を、以下の通り修文  「⑤単独地中化の際の支援措置のあり方の検討  電線管理者が直接埋設等により単独地中化を行うに当たって、これまで一定の法的保護の下に占用が認められてきた事実や、電線共同溝方式では電線管理者の負担は概ね3分の1にとどまっていた事実も踏まえ、実施しやすいよう、電線共同溝方式に依らない場合のこれを促進するための財政的支援措置のあり方について検討すべきである。」  「⑥電線共同溝方式における費用負担のあり方見直しの検討  電線共同溝は、道路管理者と電線管理者の双方の負担により整備しており、また道路管理者は電線管理者から建設負担金<sup>728</sup>を徴収しているが、これまで電線共同溝法の施行後20余年が経過したことを踏まえ、整備の実態を踏まえ、適切な費用と負担のあり方について乖離が生じていないか検証し、必要に応じ見直しを検討すべきである。」  4(3)②の記載を、以下の通り修文  「また、同条は、電線管理者に対する責務を定めたものであるが、その実効性を占用制度の枠内で担保するための道路法令のあり方改正を検討すべきである。」  4(3)③の記載を、以下の通り修文  「現在、占用料の算定において外部不経済は考慮されていないが、電柱等の占用物件がもたらす外部不経済を反映した占用料のあり方見直しを検討すべきである。」  4(4)③の記載を、以下の通り修文  「…設置が促進されるインセンティブのあり方について検討すべきである。」</p>

No.	ご意見	対応案
30	<p>すぐに進めるべきだというのがはっきりしている道路は良いが、自治体等はさまざまな主体が関係するので、面的、地域的な計画のもとで優先順位を定めていく自治体側の立場や、考え方も一定程度尊重される。安全や景観等がそれらに該当する。</p> <p>今後、実現に結びつけていくためには、後者の道路に関しては計画的な推進ということになる。推進計画を定めるだけでは実現しないので、その後に基本的な方向性のもとで実際の道路を選出し、優先順位づけ、何年のうちにどれだけやっていくかという事業計画にし、具体化をしていく。その中にも幾つかの計画も必要になる。そういったたてつけのところも、この中に方向性として、こういうふうにしていくべきじゃないかとか、ここまで考えて進めるべきじゃないかというのを記載すべき。</p>	<p>3(4)に、以下の記載を追加 「都道府県又は市町村(特別区を含む。以下同じ。)は、地域における無電柱化を計画的に推進していくため、それぞれ無電柱化法において努力義務として規定された都道府県無電柱化推進計画又は市町村無電柱化推進計画の策定に努めて、その地域における無電柱化の基本的な方針や目標等を定めるとともに、地域の状況に応じた施策を積極的に推進することが望まれる。また、より実効性を高めるため、都道府県推進計画又は市町村無電柱化推進計画を具現化するための事業計画を定めるなど、計画的に推進することが望まれる。」</p> <p>4の冒頭の記載を、以下の通り修文 「無電柱化の着実な推進を図るためには、3. で示した基本的な方針の下、2. で示した課題に対応する以下の様々な具体施策を推進すべきである。これらの施策を可能なものから国及び地方公共団体に策定される無電柱化推進計画に位置づけるなどにより、総合的、計画的かつ迅速に実行する必要がある。」</p>
31	<p>9ページ冒頭 「多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進等」の中で、いわゆる合意形成の方法や仕組みについて、ガイドラインの提案等、改めてその整理が必要。その上で、仕組みや方法についてつくっていったらなければならないので、そういった積極的な言葉が加わってくるとよい。</p>	<p>4(1)①の記載を、以下の通り修文 「地域の協力を得て無電柱化を実施する軒下配線や裏配線については、これまでの事例を踏まえて合意形成の課題を整理し、円滑に合意形成を図る方法や仕組みについて整理の確立を目指して検討を進め、普及促進を図るべきである。」</p>
32	<p>10ページ12行目 機器のコンパクト化でトランスのさらなるコンパクト化・一体化を推進すると記載があるが、非常に良い。しかし、トランスは古くからある機器であり、大分枯れた技術になっているので、ドラスティックに何分の1になるという問題ではない。よって、一体化の技術開発を推進すべきであるという表現がよいのではないかと。</p>	<p>骨子案の通りとする</p>
33	<p>技術開発にコストがかかるため、工夫が必要だが、できないかというと、そういう気はしない。米国でも数年前に連邦で新しいルール化がなされ、発電の効率を何年以内に高めるべしという通達が出て、各メーカーや事業者は、99. 何パーセント、それに向けてトランスの精度を高めていくような工夫をされていると聞いている。よって簡単にコンパクト化できないという中で、最近では半分地下にする等の工夫がされている。道路環境の中でどういたすまい、形があり得るか、大きさが望ましいかという、総合的に考える中に、いろいろな工夫はまだあると思うので、技術開発も加えていただく。あるいは、低コスト化についても何らかの支援等がないと動かないのではないかと考える。</p>	

No.	ご意見	対応案
34	<p>9ページ下段  地下埋設物の管理の高度化について、埋設物の位置データなどを着実に整理しておく必要がある。ROADISという道路管理システムがあり、開発普及を図るべきであると4行目に書かれているが、これは事業者がそういうものを採用すべきであるという認識で良いか。</p> <p>道路を掘り返した際に、入っていないはずのものが埋められていたとか、もしくは、カッターで電線が切断されたということがこれまで事故としてよくあったという話を聞いているが、それがあつたために工事の時間が大幅に伸びてしまうということがあるとしたら、コストを縮減すること、時間を縮減するためにも、ある程度こういった技術の中の最先端のものを使いながら、地下に何が埋設されているのかという情報を更新しつつ、公有されてもいいのではないかと聞いているので、そういった技術を使いながら議論しつつ、埋設位置について考えていったほうが、より安く、より早くできるのではないかと。</p>	<p>4(1)③の記載を、以下の通り修文  「既設の地下埋設物の損傷事故や不明埋設物による設計変更を防止するには、埋設工事の際に埋設位置データを着実に整理しておく必要があるため、「道路管理システム(ROADIS)<sup>124</sup>」の充実や地下埋設物の三次元データの整備、<u>埋設位置データの共有</u>を進めるべきである。」</p>