

【藤井会計課長】 それでは、2コマ目の道路事業（直轄・無電柱化推進）につきまして、進めさせていただきます。

まず、事業担当所管部局のほうから事業の説明をお願いいたします。

【説明者】 道路局で国道・防災課長を務めております三浦でございます。私のほうから説明のご説明を申し上げます。

お手元の資料の17ページをお開きいただきたいと思います。事業名は、道路事業（直轄・無電柱化推進）でございます。

根拠法令といたしまして、電線共同溝の整備等に関する特別措置法が定められております。

事業の目的ですが、そこに記載をさせていただいておりますとおり、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、そして、道路の防災性の向上、この3つの目的を主にしております。事業を推進いたしております。

それから、予算額・執行額の欄でございますが、25年度の予算額は267億円余になってございます。22年度からの推移を見ますと、22年度当初予算で348億円近くございますので、近年予算が減ってきていると、こういう状況でございます。

それから、成果目標及び成果実績（アウトカム）でございますが、成果の指標といたしましては、国道及び都道府県道の市街地等における無電柱化率を成果指標にしております。目標値は、平成28年度で18%、成果実績の欄、24年度は集計中ですが、23年度で申し上げますと15%で、達成度83%になってございます。

活動実績といたしまして、その下の欄で実施延長が書いてございますが、23年度は472キロ、24年度は413キロを活動実績としております。

それから、最後、単位当たりコストといたしましては、1キロメートル当たり約6億円程度の費用を要しております。

18ページに参りまして、事業所管部局による点検であります。必要性、効率性、有効性の点につきましては、特に必要性については、先ほども目的のところでも申し上げましたけれども、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、道路の防災性の向上ということで、国としてもこれらの観点から進める必要があると思っております。

効率性については、十分な競争性を確保し、有効性については、コスト削減を図りながら、実施をしていると考えております。

19ページに参りまして、資金の流れでございます。24年度の資金の流れをお示しさ

せていただいております。国土交通省として247億円の実施を執行しておりますけれども、このうちの219億円が地方整備局になってございます。それから、残りを、北海道開発局が18億円、沖縄総合事務局が10億円というふうになってございます。地方整備局の219億円のうちですが、Bの欄でございましてけれども、210億円が民間企業ということで、96%を民間企業に発注いたしまして電線共同溝の敷設等を行っているという状況でございます。

20ページから、さらに費目別の用途についての資料でございます。Aの欄の一番大きいのは関東地方整備局、それから、Bの欄がフジタ道路の首都圏支店、Cの欄、個人、Dの欄、関東弘済会、Eの欄、横浜市というふうになってございます。

それから、22ページをごらんいただきたいと思います。支出先上位リストでございますけれども、Aの欄は、関東、九州、中国、近畿といった地方整備局の順番になってございます。それから、Bの欄は民間企業でございますが、フジタ道路、大有建設、東京電力、常盤工業、竹中道路といった各社が並んでございます。それから、Cの欄は個人でございます。Dの欄は、関東建設弘済会、建設物価調査会、日本建設情報総合センターといったようなところが並んでございます。

それから、23ページでございます。Eの欄、地方公共団体は、横浜市、川崎市、座間市といったような順番。それから、Gの欄は、エヌ・ティ・ティ・インフラネットほかの並んでございます。

それから、25ページをごらんいただきたいと思います。論点等の説明シートでございます。私どもとして、先ほど来申し上げてきましたけれども、無電柱化を進めるに当たって幾つか課題があると思っておりますが、そのうちの1つといたしましては、後ほどご説明いたしますけれども、我が国の無電柱化率というのは、先進諸国のみならず、アジアにおいても大きくおけているという状況でございます。これを促進していくためにどうすべきであろうかということ論点の1つとして挙げさせていただいております。それから、もう1つはコスト縮減。これまでも無電柱化を進めるに当たっていろいろコスト縮減に取り組んでまいりましたけれども、その内容が十分であるかどうかということも論点ではないかと考えております。

続きまして、26ページ以降で、今ご説明したものをビジュアルで少しご説明させていただきたいと思います。26ページには、電線共同溝無電柱化の目的別のイメージであります。左側が通行空間の安全性・快適性の確保ということで、歩道空間にある電柱

を撤去して、安全な通行空間の確保を図っております。それから、良好な景観形成ということで、中心市街地とか、伝統的な建物があるようなところ、そういう良好な景観形成を優先的に進めていくようなところで電柱を地中化して、良好な景観を確保していこうとしております。それから、道路の防災性では、例えば緊急輸送道路のようなところで災害時に救命活動や緊急活動を行わなくてはならないような道路、こういうときに電柱が倒壊いたしましてその活動を妨げるようなことを未然に防ぐ、そういう観点からも地中化を進めているところでございます。

27ページには、無電柱化の中でも地中化のイメージをお示しさせていただいております。ご案内かと思えますけれども、電柱を取っ払いまして、電線を地面の中に埋めるといふ、そういう施設をつくっております。右側のほうに整備のイメージが出ておりますけれども、特に歩道の下に管を入れまして、その中に電力線とか通信線を埋設いたします。地上部にトランスを置くと、こういう構造で整備を進めているところでございます。

28ページでございますが、諸外国との比較でございます。ロンドン、パリ、香港といった、特にロンドン、パリのように欧米先進諸国においては、主要都市は100%無電柱化がされております。それから、アジアでも、シンガポールは86%、ソウルは46%となっております。これに対しまして、東京23区、ここが日本では一番地中化が進んでいるところですが、ここでも41%、大阪では35%、名古屋は21%ということで、東京23区だけとってみても、ソウルに及ばないという状況になってございます。日本全体で見ますと、市街地の幹線道路の無電柱化率は15%にとどまっております。これを直轄国道だけ取り出してみますと、直轄国道については34%まで進んでございまして、都道府県、政令市が管理する道路は10%ということで、直轄国道の整備率が高くなっていると、こういう状況でございます。

29ページは、これまでの無電柱化の計画経緯が書いてございまして、昭和61年度から計画的にスタートしております。

30ページは法律の体系でございますが、電線共同溝をまず指定するということからスタートいたしますが、このときに関係市町村や関係事業者等の意見聴取を図るということになってございます。

31ページは、その具体的な協議のあり方でございますけれども、各地方ブロックの中に電線共同溝の打ち合わせをするための協議会を設けて、実施をさせていただいております。

3 2 ページが費用負担……。

【藤井会計課長】 申しわけありませんが、説明を簡略にお願いいたします。

【説明者】 はい。3 2 ページは費用負担を書かせていただいております。

3 3 ページは予算の推移を書いておりますが、近年ずっと減ってきております。

3 4 ページからはそれぞれの箇所のイメージを書かせていただいております。

説明は以上でございます。

【藤井会計課長】 それでは、私のほうから、考えられる論点を2点ほどお示しさせていただきます。先ほどもご説明があったように、1つは、電線共同化の進捗ぐあい非常に諸外国におくれているという中で、どういうふうな促進策を行うべきかというふうなことでございます。予算投入というふうな形だけではなくて、例えば道路占用料に差をつけるとか、そういう形でいろいろなインセンティブを与えるような総合的な促進策も考える必要があるのではないかというのが1点目の論点でございます。

それから2つ目は、さまざまなコスト縮減努力をしておるということでありましてけれども、そういうコスト縮減努力で十分なのかというふうなことも大きな論点ではないかというふうなことでございます。

あとは、大橋先生に、よろしくをお願いいたします。

【大橋委員】 ありがとうございます。

それでは、どなた様からでもご意見いただければと思います。

では、水上先生、お願いします。

【水上委員】 事前勉強会のときに、本番までにはっきりと確認をしておいてくださいと言ったことの1つに、この事業が防災目的の事業なのか、それとも、景観等をよくしようという事業なのか、その位置づけをまず明確にしてもらえますかと。つまり、防災目的なんだとすると、これ、位置づけが大きく変わりますよねというお話をさせていただいたかと思うんですが、その後ご検討いただいてどうなりましたか。

【説明者】 ご説明ありましたように、これまで安全な通行空間だとか、良好な景観形成・観光振興、道路の防災性、そういった観点でこれまで進めてまいりましたということをご説明いたしましたが、やはりこれは地域の実情でどこに重点を置くかというのが非常に異なっております。ですから、各地域の無電柱化協議会で合意をとって調整をして、どこを優先してやるのかというのを決めている実情の中で、やはり各地域の協議会で総合的に判断して、実際にどこが重要かというのを決めていただいているということになって

おりまして、今後もそういったことになるのかなと思っております。

なお、今回、道路法改正によりまして、防災の観点を非常に打ち出して、今後しっかりと防災上の無電柱化をやっていくということを国のスタンスとして打ち出しておりますし、社会的には、通学路の安全対策確保というのが非常に言われております。また、障害者とか高齢者のバリアフリーという、そういう観点は非常に重要になるとこれは認識しておりますので、地方のほうの協議会とそういった認識を共有しながら整備を進めていきたいと、そういうふうを考えているところでございます。

【水上委員】 その点が実は一番不満なところで、つまり、今の話は、地方が決めてからお金を出しますよという話をしているようにしか聞こえないんです。つまり、国として、防災目的だったら、逆に15%が18%になりますでは全然足りないかもしれないと、国として、この道路は防災上、もし地震があつて電柱が倒れたら大変だということのを例えば5年以内に全部整備しますとか、防災目的だったらそういう話になるはずですね。景観だったら、別にゆっくりやればいいじゃないかという話かもしれないですよ。なので、そこは全然違うじゃないですか。人の命がかかっているんだつたら、責任を持って国としてどんなに批判されようがやらなければいけないという話のはずだし、そうじゃないんだつたら、お金がないし、優先順位低いですよという話ですよ。だから、そこがはっきりしないというのは、特にこれ、お金を結構使っている事業なので、目的がぼんやりしたままたくさんお金を使いますという話は許されないと思うんですけども、どうですか。

【説明者】 目的は、さっきご説明したとおり、はっきり3つ掲げさせていただいております。経緯から申し上げますと、やっぱり一番最初にスタートしているのは景観形成を図っていくということからスタートさせていただいて、順次やってきております。ですから、先ほどもご説明しましたけれども、実施状況を見ますと、都市部の中心市街地から先に手をつけたということがございます。良好な景観をつくるということがどれほどの価値があるのかということについてはいろいろご議論があろうかと思っておりますけれども、やはりこれからの日本の文化の程度とか、あるいは観光といったようなことを考えたときに、良好な景観形成をしていくというのは非常に重要なテーマであつたと考えております。

中心市街地のほうはだんだん整備が進んできまして、次第次第に郊外部のほうに電線共同溝の整備が広がってきているということになってきております。東日本大震災のようなことや、それから、最近続きます台風での被害を見ますと、やはり防災の観点からもこの

無電柱化を進めていく必要があるのではないかというのが時代とともに変遷してきたというふうに思っておりますが、今ここで、防災、それから、安全確保、そして、景観、これにどのような軽重を置いてこれを進めていくべきなのかということについては、やはり地域の実情も把握しながらやっていく必要があるのではないかというのが今のスタンスであります。

【水上委員】 今の最後、質問ではないので、意見ですが、今の説明、私の理解する限りでは、基本的には景観だと。ただ、景観だと言うだけだと優先順位が下がってしまうので、防災という言葉をつけ加えておこうというふうにご説明を聞いているようにしか見えない。つまり、これ、ほんとうに防災なんだったら、だって、15%が18%になりますじゃ足りないでしょう。だから、防災だと言う以上は責任を持ってもらわなければいけないのであって、防災という目的も今後はありますよねだと、言っている意味があまりないと思います。基本的には今、景観だという理解を私はしましたけれども、そのあたりは、もし、いやいや、防災なんですと言うんだとしたら、それに対して責任のある事業の設計をしていただければと思います。これは意見です。

【大橋委員】 では、赤井先生、お願いします。

【赤井委員】 関連、同じなんですけれども、景観なのか防災なのかというのでやはり優先順位が大きく変わってくると思うんです。地域の実情を踏まえてということなんですけれども、地域から出てきた要望とかいろいろな事業がほんとうに価値があるのかというのを順位づけしていくときに、景観での順位づけと防災での順位づけというのは大きく違ってくると思うので、そのところが曖昧なままだと、順位づけの説明責任というか意義がすごく薄れてしまうのかなと思います。

費用便益分析は、これ、全てされていच्छるのでしょうか。もし費用便益分析をするとすれば、例えば景観をどのように便益としてはかるのか。当然何が正しいかというところは議論は必要だと思いますけれども、当然、比重ですよね。景観として何割ぐらいの便益を見るのか、防災として見るのか、特に日本の国土軸として重要な場合は防災としての価値が上がってくるでしょうから、そのところの視点で置きかわると思うんですけれども、その点はいかがでしょうか。

【説明者】 まずは費用便益分析の議論でございますが、ここの部分に関しては、いわゆるB/Cと言われているようなものには当たらないということで計測はしておりません。もともと私たちが行っております事業評価の中でも、いわゆるB/Cと言われているよう

なもの、例えば渋滞を解消するとかそういったようなものに対しての手当ての社会効果があるかどうかということでの指標として使わせていただいておりますので、これについてはそういう対象にならないという形になっております。ただ、先ほど来お話しさせていただいておりますような目的の中に防災といったような目的を当然持たせていただいておりますので、そういったものに関しては、今後、それに対してのちゃんと適切な評価をさせていただくということになるんだと思います。

【赤井委員】 では、優先度がほんとうに正しいというのは、決めるときにどういうふうに説明責任として担保されているんですか。

【説明者】 そこが非常に難しいところでありまして、結局、地元での調整状況というのがまずは第一義的なものとして出てくる。それが多分優先度を高めることの1つの要因になっているというふうにご理解をいただければと思います。今までどちらかといいますと、先ほど来いろいろ何回か出ておりますが、私たちが決して防災をおろそかにしているわけではございませんし、当然、消防だとかといったような問題からいっても、電柱が邪魔であるというようなこともいろいろご指摘は受けているんですが、ただ一方で、突然、電柱を強制的に取っ払ってしまうというようなことをしますと、結局、その電線からその沿道の方々は電力を得て生活をされておられますので、生活を維持していくという視点と、引き込みをするには当然費用もかかってまいりますので、その費用と沿道の方へのサービス、そして、私たちの防災とか交通安全といったようなことでの必要性、それを現場のレベルでご検討いただいているというのが実態ではないかと思えます。

【赤井委員】 では、最後に。地元の要望で地元任せれば、ある程度順位がついて、多分その地元の要望も正しいと思うんですけども、どうしても地元も多いものですから、その順位だけになってしまうと、結局、日本全国ばらまくということになりますし、整備局の間での優先順位もつけられなくなってくるので、やはりそこには客観基準がある程度入らないと説明責任としては弱いかなと思います。以上です。

【佐藤委員】 やっぱり何をこちらがこだわっているかということをもっと明確にしないといけないと思うんですが、目的と手段は違うということで、無電柱化は手段であって、目的ではないということだと思えます。目的は？ と言われたら、それは幾つかありますよね。我々が何が不満かという、目的が非常に曖昧で、目的の間でどういう交通整理がなされているのかがよくわからない。景観も大事だし、防災も大事だし、おそらく利用者の利便性も大事だといいますが、多分、対象となる道路が全く違ってくると思うんで

す。

だから、防災というのであれば、まさにこちらに書いてある緊急輸送道路とか国道とか、そういう大きい道路ですよ。これが今、まさに無電柱化率が、こちらの資料だと8%、直轄国道で16%と。これが、先ほど水上先生がおっしゃった、こんな低いじゃないかという議論になる。これはむしろ100%でなければいけないし、国交省さんとしてやるべきことは、このエリアの、まずせめて緊急輸送道路に関しては、自分たちで地元に入って、地元の合意を取りつけて無電柱化を進めるべきことではないか、これがむしろ緊急じゃないですかという議論だと思うんです。

景観は、観光地なので、逆にこれはゆっくりやればいいのかどうかというと、これは地元の創意工夫があってもいいでしょうし、それから、利便性については生活道にかかわる部分だと思うんですけれども、バリアフリーとかを含めて、でも、これは先ほど生活者の方の話が出ましたけれども、彼らのためにやるわけですから、はっきり言って、無電柱化はむしろ彼らのメリットであって、別にそれ以外のなにものでもないでもないということになってくると思うんです。

地元の要望ベースというところで全てひっくるめてしまうと、結果的にそれがバリアフリーなのか、景観なのか、防災なのかということ、この間での優先順位づけが全くぐちゃぐちゃになってしまうということと、これは自治体のお金を使っているんじゃないので、国費を投入しているので、であれば、やっぱり国としての優先は何なんですかということをはっきりさせないと、結構それなりの金額ですので、やっぱり事業としてどうかなという議論になってくると思います。

【大橋委員】 お答えはいいですか。

では、杉本先生、お願いします。

【杉本委員】 目的の話ですが、確かに26ページの写真を見ますと、道路の防災性の写真のインパクトといいますか、非常に大きいですよ。ですから、ほんとうはもしかしたらこちらの左のほうが大きな目的の事業としてスタートされたのかもしれないんですが、国民目線でいくと、そんなものはやめてしまって、まず防災性を先にやって、その後でもいいんじゃないかということをおっしゃっているんじゃないかと思うんです。

そういう意味では、もう全然違う目的のものにも見えますから、予算そのものを分割して、ですから、今の道路事業として無電柱化促進事業というもの、これそのものを、防災、それから、景観、そういうふうに分けたほうがいいんじゃないのかなという思いを持つん

ですけれども、そういうことはご検討されたことはあるのでしょうか。

【説明者】 整備目的は防災もあれば景観もあるということも多いですね。単一目的だけで整理されるというところもあるかもしれませんが、防災にもきく、景観にもきくというところで重複するようなところがありますけれども、どの目的が主たるものかという整理は、それは可能でありますし、我々も数字として整理していることはあります。

【杉本委員】 数字としては整備されているんですか。

【説明者】 一応、重複も含めて数字として整理をさせていただいております。

【杉本委員】 なるほど。そういうことだと、今の成果目標を見ますと、無電柱化率、アウトプット、活動指標のほうは事業箇所の延長と。つまり、この事業そのものをやることが成果目標であって、成果指標であるというようにも見えないことはないのかなとも思えるんですけれども、ここの部分は、例えば今、指標として捉えていただいている防災において、これぐらいの確率で地震が起きる箇所においてこれぐらいの住民が、この事業を行うことによって人命損傷率がこのぐらいになりそうだという予測値をここに入るとか、そういうような明確な数値目標をここに入れていただいたほうが、国民的に見るとわかりやすいかなと思うんです。せっかくそういう資料があるんですから、ここに出していただいたらいかがなんでしょうか。そういうことはご検討いただいたことはありますか。そういうことをご検討いただいたことは、過去はないのでしょうか。

【説明者】 防災性の観点で、どれぐらいの割合で倒れて、どれぐらいの人命救助に影響……。

【杉本委員】 いや、それは私、素人ですし、そういうふうなことをおそらく数値的に把握されているんだろうなと思ったので、せっかく把握されているのであれば、ここに入れていただいたほうがいいんじゃないかなと思ったんです。

【説明者】 今申し上げた数値の把握というのは、無電柱化をしている延長の中で、緊急輸送道路の防災性の観点から、緊急輸送道路を無電柱化している延長がどれぐらいなのかということ、あるいは伝統的な建物のようなところで景観目的でやっている延長がどれぐらいなのかという、そういうことは把握をさせていただいておりますが、今、先生がおっしゃったようなことについてはまだ研究途上だというふうな状況でございます。

【杉本委員】 なるほど、わかりました。どうもありがとうございました。

【長谷川委員】 私の感想もですね……。

【大橋委員】 済みません、ちょっと始める前に。レビューシートのほうを順次、質疑応答の中で書いていただければと思いますので、よろしくお願いします。

済みません、長谷川先生、お願いします。

【長谷川委員】 私の感想は先生方の指摘とほぼ同様なわけですがけれども、この3つの目的を写真をもって説明いただいていますけれども、例えば通行空間の確保ということであれば、それは電柱がないほうがいいとは思いますが、ただ、歩道を通行するという上では、例えばほんの5秒とか10秒待ってお互い行き来すればできることです。多分、今でもそういう形でされていると思いますし、歩道が人で渋滞して進めないという状況は私はあまり日常生活の中では見たことがないので、そういう意味からすると、通行空間の確保というのにどれぐらいの優先度とか緊急度があるのかとも思います。

あるいは、良好な景観形成・観光振興とありますけれども、それは電柱がないほうが、昔のままの風景が残っていて、観光資源として非常に魅力あるものになるというのもわかるんですが、例えば無電柱化したからといって、じゃ、あそこに行ってみようとかいうような行動原理というのはないと思うんです。1つの景色としてよくなったねというふうに地元が思うというのはあるかもしれませんが、そういうことからすると、今、財政が非常に厳しい中で、どれぐらいの優先度とか緊急度があるのかと思います。

防災ということが、多分この目的が非常に高いのであれば、この予算としては緊急度、優先度が高いんだと思いますけれども、その点で1つ、私、技術的なことはそんなにわからないので聞きたいんですけれども、確かに電柱が倒れて幹線道路が確保できなくて、救急車とか災害復旧がおくれたと。そういう意味で電柱がないのはいいねというのは1つあると思います。

もう1つ、検証しているところを教えてくださいなんですけれども、電柱なり電話回線とかライフラインを復旧するに当たって、電柱方式と無電柱化にして地下を通している方式では、復旧の時間とか復旧のコストがどれぐらい違うのかと。何となく素人的には、地下のものが例えば壊れて復旧する場合というのは、どこがどう壊れているのかというのは多分全部見られないと思いますので、そこをどうやって当たりをつけて復旧していくのかと。電線というのは倒れてしまうと厄介なものなんですけれども、どこが一応倒れて壊れているのかというのは目で見てわかるんじゃないかと。だから、ある意味、復旧ということに関しては当たりをつけるのが早くて、時間が短縮できるのかなと思ったりもしているんですが、そのあたり、防災の観点からはどういうふうに検証されているんでしょうか。

【説明者】 先ほどから何度もご指摘をいただいております目的のところについての話でございますが、特に通行空間の安全性・快適性というのを一緒に並べてあること自身が確かにちょっと問題があるのかもしれないかもしれません。ただ、通行空間の安全性・快適性のこの写真の中の左側の部分であります、特に下の写真、いわゆる歩行する場所にそもそも電柱が立っていて、例えば通学路の確保をしていく中でも、電柱が邪魔になって、結局、車道を学童が歩かないといけないというような指摘をたくさん受けております。そういったところに関してはまさしく安全という意味での最低限の安全を確保してほしいということでの要請、あるいは私どもとしての指摘をさせていただいているところでもあります。

そういう意味では、防災と安全という意味合いでは、確かに国が最低限それをきちっとやるという目標を示した上でその分を手当てすると。一方で、地元の例えば景観あるいは地域づくりの視点から要請のあるものについては、それはまさしく地域が自主的にやるものということで、国は何がしかの応援をさせていただくという立場。そういうような形のご示唆をいただいているのかなと思って、今、お話を聞かせていただいているところでございます。

先ほどの復旧の時間のことに関して言わせていただくと、そもそも地下化されているところに関しては壊れておりません。当然、水をかぶってというところは実際ないわけではないんですが、実際にそういうものが壊れていないということがあります。一旦壊れてしまうと、確かに今のご指摘のようなことがあるかもしれませんが、壊れにくいということの自身も地下化の1つの大きなメリットということでございます。

【説明者】 安全のほうをもう少し補足させていただきますと、34ページのところは資料を飛ばさせていただきましたけれども、安全の確保に関するところについては、あらゆる歩道についてやっているわけではなくて、重点というか、特にこういうところを進めるべきだということで、バリアフリー法に基づく特定道路、車椅子とか高齢者がよく歩くようなところでございます。特に車椅子の通行空間の確保というのは、段差の解消等も含めてバリアフリー法で進めるべきだというふうになっておりますので、こういうところで進めております。ただ、ここでも、特定道路に指定されたものの中で23%の無電柱化率にとどまっている。それから、今、通学路のほうでは、緊急点検をしてやっぱり通学路として危ないというところでは、41箇所ぐらいの要対策箇所があるということになってございます。

【大橋委員】 では、佐藤先生、お願いします。

【佐藤委員】 いろいろな言葉が錯綜しているので、多分、安全性と利便性は違うわけで、おそらく安全性という観点から重視すべき道路と、単に快適さとか利便性を追求する道路というのは多分違うでしょうというのがまず1点目です。何となく26ページ目のところは2つのことが混乱されていて、通学路とかそういったところはありますし、バリアフリーとも関係ありますので、通行空間の安全性、確かにこれは多分大事だと思うんですが、快適性というのは果たして優先度がどれぐらい高いの？ というのは微妙だと思います。

それから、たしかこの間、国道1号線を見せていただいて、すごくきれいだなとは思ってんですが、ただ、あれがきれいで、どれぐらいあそこに観光客が来るかはかなり疑問だと思うんです。皆さん、東京タワーには行くと思うんですけれども。つまり、良好な景観を形成するというのと観光促進するというのもやっぱりちょっと違って、無電柱化で景観がいいにこしたことはないんですけれども、そこにどこまでの優先度がありますかというのはやっぱり問われると思うんです。

ですから、おそらく優先度をつけるというときに2つの意味での優先度があって、政策目的の間での優先度というときに、防災とか、安全性は高いし、多分それに国が関与する積極的な理由はありますよねと。産業政策として、経済政策として観光振興というのも、それは自治体絡みだと思うんですけれども、多分それは関係してくるでしょう。ただ、快適性とか、単にきれいだというだけであれば、優先順位としてはどうですかというのは多分問われてしまうと思うんです。それから、もう1つは場所。その中でそれぞれの目的に対してどこを最初に整備していくのかということ。この2つの優先順位が非常にごちゃごちゃになって説明がなされているかなという気はしたんです。

済みません、ちょっと待って。自分の意見ばかり言ってもしょうがないので、質問を2点だけなんですけれども、1つは、今回、国道とか国の所管だと思うんですけれども、これ、例えば地方自治体とはどういう形で整備事業とかをコーディネートされているのか。例えばまさに景観とか観光振興とおっしゃるなら、国道だけでなく、県道とか市道とかもかかわる話だと思うので、地元の自治体と何らかの協議というのはあるのかということなんです。

それから、占用料の話があったと思うんですが、地上占用料と地中の占用料は宿題で返していただいていますけれども、これについてインセンティブをつけるために、地中のほうを今、安くするというのがありますけれども、ペナルティーとして上空のほうを高くと

るというやり方も多分あり得ると思うんですが、この辺、何か見直しをする予定はあるのかとか、何か考え方があれば教えていただければと思います。

【説明者】 地方自治体の話を私のほうからさせていただきます。地中化とか無電柱化に関する考え方というのは、ガイドラインをお示しして、そこで共有をさせていただいております。また、ブロック協議会は調整する場としてご紹介させていただきましたが、地方管理の道路も含めて全ての道路についての調整をその場でさせていただいているということで、地方も一緒の場で同じような形での調整をさせていただいております。

【説明者】 占用料の件でご質問いただきました。占用料につきましては、もう1回重複になるかもしれませんが説明させていただきますと、今、先生ご指摘いただきましたように、占用料につきましては、いわゆる地上の電線を張った場合と比べて、いろいろな地域とかによりますけれども、地下に埋設したもののほうが政策的にかなり低くなるように設定しております。

今のご指摘は、低くするだけではなくて、地上のものについて上げればいけないかというお話だと思うんですが、例えば電線、いわゆる電力線あるいは電話線というところ、これはやっぱり公益事業でございますので、基本的によほどの、例えば安全性に支障があるとかいうものでない限り、当然、沿道の方の利用が必要になりますので、占用という形で認めざるを得ないというものでございます。それについて、占用料についてペナルティ的に上げるというのは、正直、なかなか政策体系としてはなじみにくいのかなという気がしております。むしろインセンティブとして相対的にどのぐらい下げるべきかというところについては、引き続きいろいろご要望なり検討する必要はあるのかもしれないとは考えております。

【水上委員】 今の点について、これはご提案をぜひしたいなと思うんですけれども、特に占用料についていうと、確かに国がお金をもうけたいので、道路の占用料はいくらでも上げてやるぞというのは当然だめですよ。公共利用目的なのであって、税収が少ないので、どんどん占用料を上げますなんていうことができるわけがないというのは当たり前のことだと思います。

一方で、これ、ご提案ですけれども、安全という目的と防災という目的は厳密には違って、防災という目的は、地震があったときに電柱が倒れますかという議論で、安全という目的は、ふだんにおいて車椅子が危ないですからという目的ですから、若干違うと思いますけれども、防災とか安全とかいう特に人の生命、身体にかかわるようなものについて

ては特に公共目的との関係で地中化しなければいけない要請が高いので、そこについては強烈なインセンティブを与えることに、公共の福祉という観点から正当化の事情があると考えられると思います。

ですから、全部の上空の使用料、占用料を上げるということはもちろんできないでしょうけれども、特定の指定をした、つまり、これは防災目的でどうしても短期的に地中化しなければならないんだという指定をした道路について、例えば上空占用料を今、年間6万円/キロを12万円に上げますと。かわりに、地中にしていただくことが公共目的上極めて重要だから、地中にしていただいたら、今の2万6,222円を1万円に下げますという強烈なインセンティブをつけることは、そういった政策目的上の大義名分が十分に立つ形であれば、これはおそらく公共との関係でできると思います。そういう意味でも目的をはっきりしていただいた上で、占用料を含めた強烈なインセンティブの制度をつくっていただきたいというのが提案の1つ目です。

2つ目が、そういうものじゃないもの、つまり、利便性とか景観とかそういうものについては、どちらかという受益は地元のものだと思うんです。だとすると、補助率が国と地元が1対1なのはおかしいのであって、地元のほうが2で、国が1ですという形にして、それでもなお地元が整備したいというのであればぜひすればいいし、そうでなければ、国費はむしろ防災や安全のほうに集中的に投下しますというのが国としては正しいやり方であって、そのような明確なめり張りをつけていくということが今後望まれる。それは国として望まれるということだと思いますので、そのようにご提案したいと思います。

【大橋委員】 ありがとうございます。

では、私、1点だけご質問させていただきたいんですけども、諸外国と比べて我が国の整備がおくれているというふうなことが1つ論点として挙げていただいたと思うんですけども、諸外国の整備というのは、どういうふうな事情で我が国と異なる形で進められたのかという背景をご説明いただくことは可能ですか。

【説明者】 これは国によって違っておりますけれども、例えばイギリスは、電球が来る前にガス灯だったんです。ガス灯はガス管が地下に埋まっていたものですから、電灯をつけるに当たってイコールフットィング論がありまして、ガス事業者が、電灯をつけるに当たっても地下に埋めるべきだというようなそういうことがありました。それで、イギリスなんかは伝統的に地下に埋まっているということでございます。

フランスも似たような状況がありますけれども、フランスは特にやっぱり美しい景観を

創出していくというのが、非常に景観に力を入れておる国でございます。フランス自体で約7,000万人の海外の観光客が来るといふようなところでありますので、そういう目的でやっておられるところがあります。

それから、アメリカは州によっていろいろでありますけれども、ニューヨークはもともと電柱でありました。もともと電柱だったんですけれども、非常に電柱がふくそうして、雷が落ちたり、漏電をしたりして、電柱が木だったものですから燃えるというような状況があつて、それを長年かけて地中化をしてきたというのがニューヨークであります。それぞれに歴史的背景があつて、そういうふうになっております。

日本も実は無電柱化という、電線を地下化しようというのは、戦前にそういう動きがございました。大正時代から始まっています、今も東京の文京区あたりに行くと当時の施設を見ることができますが、戦災に遭って、戦災復興を急いでやろうということで、経済効率性を最優先でやった関係で今のような状況になっているということだと思っております。

【大橋委員】 それぞれ背景が異なり、異なる政策目的でやられたということで、我が国はどういうふうな目的でやるのかということではいろいろのご議論を今していただいているところだと思いますけれども、ほかにもう少し……、赤井先生、お願いします。

【赤井委員】 議論が重なるんですけれども、やはり今の時代、財政が厳しい中で予算化して行っていくとしたら、やっぱり防災的な、命にかかわるような部分でないと、説明が難しいのかなと。当然、景観も価値があれば行えばいいと思うんですけれども、どうしても景観とか快適性となるとどうなの？ ということになるので、やはりその背後に、なかなかこれが1つというのは難しいと思うんですけれども、費用便益分析的な客観的な手法で、快適というのにもいろいろ人の捉え方は違うと思うんですけれども、客観的にはかることで、ここはものすごく快適になるとか、景観がよくなって効果があるという場所がもしあつて、それがみんなが納得できるように数値であらわせるのであればそれは実行できると思うので、やはりそういうのは数値であらわす。それが完全ではなくても、客観性で捉えられるような取り組みを行っていかないと、なかなか難しいのかなと思います。以上です。

【大橋委員】 ほかにございますか。

1点あれなんですけれども、今、我が国にある電柱というのは、防災の観点でいうと、全て危ないというふうにかえるべきなんではないでしょうか。それとも、ここは防災上やっぱり問

題あるからやったほうが良いというふうな色分けができるものなんでしょうか。

【説明者】 電柱も地震が来たらすぐ倒れるというふうに設計されているわけではありませんが、今、先生のご指摘のように、どこが危ないかという色分けというのはなかなか難しいと思うんです。やっぱり震度が局所的に非常に大きくなったようなところとか、地質の状況とかによって倒れてくるところが出てくるといって、そういう状況だと思っておりますので、今のような、どこが危なくて、どこが危なくないかというのは区分けするというのは非常に難しいんだと思っておりますが、一般的に言えるところは、液状化するようなところは危険性が高いんじゃないかと思っております。

【大橋委員】 ほか、もう少し言い足りないとか、ご意見あれば。

【赤井委員】 先ほど命と言ってしまいましたけれども、やっぱりその真下に人がいるとどの電柱も危ないと思うので、やっぱり防災と、あとは、経済活動への影響ということになるんですかね。倒れたときにその道路を使わなくても経済活動ができるのか、その道路を使わないと何かあったときの経済活動に大きな支障が出るのか、そのあたりを数値化していくということが重要なのかなと思います。

【水上委員】 1点、まずご質問だけしたいんですけれども、32ページで、さっき私が、地方と国の負担割合が1対1なのはどうかという議論をしたと思うんですけれども、その上に数字が入っていないので教えていただきたいんですが、電線管理者負担と道路管理者負担の割合は何対何なんですか。

【説明者】 これは物によって違うんですが、電線管理者は民間が持つものですから決まりはないんですが、今までの事例からいいますと、大体、電線管理者と地方と国で1対1対1ぐらい。ですから、道路管理者対電線管理者でいうと2対1ぐらいの、そんな割合になっております。

【水上委員】 そのあたりもおそらく今後、道路によって、つまり、整備しなければいけない必要性によっても変わってくるのかなという気もします。つまり、これは、利用料のインセンティブをどうつくるかという話と、初期投資のインセンティブ、つまり、負担割合をどうするかという議論の、基本的には2つの関数になってくるんだと思うんです。基本的には今は電線管理者負担が一部あるので、かわりにランニングのコストのほうを下げますよという話になっているかと思うんですけれども、そうすると、今後それがもっとより強烈にきいてくるとしたら、その部分の初期負担についてはどう考えるかというのはトータルでおそらく検討される必要があると思います。

この点は一応付記して、ランニングのほうについては明確な数字を申し上げましたけれども、こちらの初期のほうはおそらくどの工事をするかによって大きく変わるだろうから、何%にしろという話はしませんが、ランニングの負担を考えるとときには初期のほうも同時に考えていただければとお願いしたいと思います。

【大橋委員】 どうぞ。

【赤井委員】 今回の同じ32ページで、電線管理者負担があるということは、電線管理者が負担すると言わない限り、この事業はできないということですよね、同意が。電力会社の人もちょっとしゃべっていたんですけども、今回、震災があって、電力会社がかなり予算的に厳しくなって、東京が進んでいる1つの理由は、これまで、これ、東京電力で正しいのかどうかかわからないですけども、ある程度余裕があるとどんどんできるんだけれども、余裕がなくなるとできなくなるみたいな話を聞いたんですが、震災後、そういう影響は出ているんでしょうか。いわゆる電力会社の事情が影響するんでしょうか。

【説明者】 ある程度一定期間の計画をつくった上で行ってきておりますので、まだ特にそれは出ていないと理解しております。とはいいいながらも、なかなか今後厳しくなるであろうということもありまして、今回、法律あるいは予算的に、ここの赤い部分、いわゆる電線管理者の方々に、国として無利子でお金をお貸しするという制度をつくらせていただいて、その分の予算計上を今年度からさせていただいているということでございます。

全体としては、先ほどの、他国の諸事情はいろいろありますが、ちょっと言い方は悪いんですが、これだけたくさん公共として応援をしているという国は多分、世界的にも例がない。多分、全部をほとんど電線事業者の負担で地中化を行うというのが本来の姿というのが他国の事例でございますので、そういう意味では、歴史的な背景を踏まえて、かなりおくれてしまった日本の立て直しをするために、かなり公共のほうからの支援をさせていただいているというのが実態ではないかと思っております。

【大橋委員】 それはあれですか、海外だとどうして電力事業者みずからの負担でやるだけのメリットがあるかというのはどういうふうに見てらっしゃる？

【説明者】 電力事業者にとっては何のメリットもないと思います。規制がかかっているということで、社会的に負担をしているということだと思います。ですから、電力代金にそこは上乗せをされている可能性も当然出てきていると思います。

【大橋委員】 規制というのは、地上に張らないで、地下にしろと？

【説明者】 地上に張ってはいけないという。特にイギリスなんかはそうだと思います。

【赤井委員】 それを参考にすると、日本でもある程度規制で電力会社の負担でという方法もあるでしょうし、電力会社ですから、規制産業で、利益だけを追い求めているわけではなくて、社会のためにも貢献すべきという目的もあるはずですから、そういう方法も考えることができると思います。今回の原発の事故までは、電力会社というわりと余裕があって、社会のためにもお金を使っていくということになっていたと思うんですけども、そのときもずっとこのスキームできていたんですか。例えば東京電力が自前である程度やったというようなことはないんですか。必ずこの仕組みを使っているんですか。独自で埋めているという事例はあるんですか。

【説明者】 独自で埋めている例もあります。この前もご説明したとおり、独自で埋めるほうが有利になる全くの都心部とかは独自で埋めている例もありますけれども、非常に数は少ないです。地中化するときにはどなたの負担でやるのかというのでいろいろ議論が日本でもありましたけれども、やっぱり電力料金に反映されるというようなところは大きなネックになっておりまして、道路管理者も負担をしてやるというのが日本の方式に歴史的になっているということでもあります。

【佐藤委員】 誰が負担するかは、やはり何のために無電柱化をやるかという最初の議論に戻ってくると思うので、やっぱり防災だろうが、安全だろうが、何らかの公共性があるという限りにおいては公費を投入する理由はあると思うんですが、利便性、快適性云々となると、そこは自治体とか、利用者とか、周辺住民とか、やっぱり彼らが主たる受益者になるので、そこは費用分担のあり方も当然変わってきてしかるべきだと思います。

それから、電力事業者にやらせたら、電気料金が上がるから、それが利用者の負担になるとおっしゃいますけれども、でも、国が公費を投入したら、これは税金になります。これもやっぱり納税者の負担になるので、誰かが負担するという構造には変わらないので、別に国がお金を投下したから安くなっているわけでも何でもないということは付記しておきます。

【大橋委員】 ありがとうございます。

時間も押してきているんですが、どうしましょう。

皆様のコメントがまとまったようですので、公表させていただきます。まず、事業全体の抜本的改善が必要とおっしゃられた委員の方々が4名、事業内容の改善が必要とおっしゃられた方々が2名でございます。

主なコメントですけれども、大きく分けて2点ご指摘があったのかなと思います。1つ

は成果目標に関してでございますけれども、現状、3つの並列した目的があると。安全・快適性の向上、景観及び防災と。ただ、この3つの目的というのがほんとうに並列して考えるべきものなんだろうかということが大きなご指摘の1点ではなかったかと思います。

とりわけ景観あるいは快適性ということであれば、現状の協議会等、地域の要望に基づいて、発議のもとに事業を進めるということは適切かもしれないが、ただ、防災という観点が入ると、やはりその地域以外の主体、特に国の関与がそれなりに大きくなっていくんじゃないかということが1点ご指摘としてあったんじゃないか。そういう意味でいうと、優先順位のつけ方ということも、この3つのいずれに軸足を置くかということでもかなり優先順位が変わってくると。そうした中で、赤井先生の、費用対効果あるいは数値で考えるということの重要性もあるんじゃないかというご指摘があったんじゃないかと思います。

2点目はコスト負担に関してでございますけれども、同時整備等コストの縮減についてはいろいろご努力はされているとはいえ、現状のコスト縮減の努力に加えて、国の負担率についても考える余地がないかということであったかと思います。ある意味インセンティブをつけたらどうかとか、あるいはもう少し地方の割合をふやしたほうがいいんじゃないかというふうなご指摘もあったかと思います。あるいは、電気料金のお話もありましたけれども、そうした意味で国の負担率の透明性及び説明をきちっとしていくべきだということが大まかなご意見だったかなと思います。

私のほうで取りこぼしがあるかもしれません。もし追加的にご意見等ございましたら、伺えればと思います。

【水上委員】 じゃあ。

【大橋委員】 はい。

【水上委員】 先ほど杉本先生のほうから、事業を2つに分けたらどうだというご意見があったかと思うんです。それは結構重要なご指摘なんではないかなと思っています。私は形式的に分けるかどうかということにはあまりこだわらなくてというか、分けたせいで焼け太りするんじゃないよねという話はあると思うんですけれども、実質的に見ると、やっぱりこれは防災・安全という話と利便性・景観という話は全く違うので、少なくとも成果指標は2つないといけないはずだと思うんです。だから、それぞれの成果指標は別に存在しているはずだし、先ほど私をご提案したような形でもし考えるとすれば、制度設計自体が2つ異なったものになるはずなので、箱としての予算としては1個の箱でもいいんですけれども、事実上は完全に2つのものを分けて議論するということまでぜひ進めて

いただくべきだと思います。何か抽象的に一個一個考えましょうという話よりは、もう2つのものは分けて、完全に成果の指標から制度設計から区別して考えるというところまではぜひ踏み込んでいただきたいなというところはぜひ付加させていただければと思います。

【大橋委員】 それでは、今のご意見もちょっと反映させると、ご意見が一番多かったのは抜本的改善ということで、評価結果とさせていただきたいと。

大まかに2点でございますけれども、景観及び防災及び安全、それぞれ事業目的がございますので、その事業目的に応じて便益及び優先度を客観的に示しつつ、場合によってはそれぞれの目的に応じた事業の実施も考えていくべきということがご指摘と。特に防災目的については、国の関与を強めていくべきだということだったかと思います。

また、コストの負担に関してでございますけれども、占用料を含めてメリハリをつけるということで、予算以外にも、防災についてインセンティブを与えるような手法も検討の余地があるだろうというところでよろしいですか。いろいろご意見あったので、この1本でいいかちょっとあれなんですけれども。

では、以上とさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

【藤井会計課長】 ありがとうございました。それでは、以上をもちまして、道路事業の2コマ目の行政レビューを終わらせていただきます。

3コマ目の航空路整備事業につきましては、13時からというふうなことでスタートさせていただきます。それまで休憩をとらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

(休 憩)