

第1回 無電柱化推進のあり方検討委員会

平成29年1月26日

○森山環境安全課長 皆さん、おはようございます。参加予定の方で、まだ2名の委員が見えてございませんが、時間も来ておりますので、ただいまから第1回無電柱化推進のあり方検討委員会を開催させていただきます。しばらくの間、進行を務めます事務局の環境安全課長の森山でございます。よろしくお願いいたします。

○森山環境安全課長 初めに、開会に当たりまして、道路局長の石川より御挨拶を申し上げます。

○石川道路局長 おはようございます。道路局長の石川でございます。

委員の先生方におかれましては、このたびは本当に御多忙なところ、本検討委員会の委員をお引き受けいただきまして、まことにありがとうございます。また本日は早朝からお集まりをいただきまして、御礼を申し上げます。

日ごろより道路行政を進めるに当たりまして御指導賜っておりますこと、改めて御礼を申し上げます。

無電柱化については、特に3つの観点から重要な施策だと考えております。1点目には道路の防災性能の向上、2つ目に安全、快適に利用できる通行空間の確保、3つ目に良好な景観形成というところでございます。

国土交通省としても、これまでも電線共同溝の整備等を通じて、この課題に取り組んできたわけですが、諸外国と比べまして大きく立ち遅れた状況でございます。日本には約3500万本の電柱があると言われておりまして、しかも、毎年、約7万本ふえているというデータもございます。申し上げましたように、3つの観点から、特にこのような状況に歯止めをかけて、電柱が減っていくような仕組みを考えていかなければならないと考えているところでございます。

このように無電柱化が立ち遅れた状況は、もちろん戦後復興等歴史的な経緯もございます。ただ、現在におきましては、進まない主な要因として、コストが高いということが挙げられます。国土交通省としては、関係省庁や関係事業者と連携をいたしまして、ケーブルの直接埋設などの低コスト手法の導入に向けて技術開発に取り組んでいるところでございます。また防災の観点からは、国が管理します国道の緊急輸送道路において、道路法第37条の規定に基づき電柱の新設を禁止する措置を昨年4月から講じているところでございます。

このような状況の中で、さきの臨時国会におきまして無電柱化の推進に関する法律が議員立法で提案されて成立をいたしましたところでございますが、無電柱化の方向性についての御議論を踏まえながら、無電柱化推進計画の策定を進めてまいり所存でございます。無電柱化には多くの関係者がいらっしやいまして、推進にはさまざまな課題もあるわけですが、委員の先生方のお知恵をちょうだいしながら、今後の無電柱化のあり方、方向性を検討してまいりたいと考えておりますので、忌憚のない御意見を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

本日はどうぞよろしく申し上げます。ありがとうございました。

○森山環境安全課長 局長の石川におきましては、この後、公務がございますので、しばらくして中座をさせていただきます。

○森山環境安全課長 本日の資料の確認でございます。議事次第のほか、お手元の配付資料一覧のとおりでございます。御確認をいただければと存じます。――よろしいでしょうか。

○森山環境安全課長 初めに本委員会の構成員を紹介いたします。委員は無電柱化に関連する各分野から10名で構成をお願いしております。順に御紹介いたします。

日本大学教授の秋葉正一委員でございます。

日本大学教授の天野光一委員でございます。

市民防災研究所理事の池上三喜子委員でございます。

埼玉大学大学院教授の久保田尚委員でございますが、本日は所用のため御欠席でございます。

愛知工業大学教授の鈴置保雄委員でございます。

東京女子大学教授の二村真理子委員でございます。

東京大学大学院の松原隆一郎委員については、参加予定でございますが、ちょっと遅れていらっしゃるようでございます。

一橋大学大学院教授の山内弘隆委員でございます。

東京大学大学院教授の山本隆司委員でございます。

東京工業大学大学院教授の屋井鉄雄委員でございます。

○森山環境安全課長 続きまして、本委員会の設立趣旨及び規約案について事務局から説明を申し上げます。

○大儀調整官 事務局より資料1、資料2によりまして、設立趣旨もしくは規約について御説明いたします。

まず資料1をごらんください。読み上げをさせていただきます。

無電柱化推進のあり方検討委員会

設 立 趣 旨

無電柱化は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から重要な施策である。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を控え、インバウンド観光の受け入れや、首都直下地震、南海トラフ地震などの災害に備えるため、これまで以上にその推進が求められている。

平成28年12月には、「無電柱化の推進に関する法律」が公布・施行され、無電柱化の推進への期待がますます高まっている。

一方、ロンドン、パリなどの欧米の主要都市は100%無電柱化、アジアの主要都市でも無電柱化が進展しているが、我が国では東京23区に限っても7%と著しく遅れている。

低コスト化や占用の禁止をはじめとした様々な無電柱化を推進する方策について、そのあり方について幅広く検討することを目的として、有識者からなる本委員会を設置するものである。

続きまして、資料2、規約でございます。第2条の目的は設立趣旨で申し上げましたように、「委員会は、無電柱化の推進方策のあり方について幅広く検討することを目的とする。」。

第4条で委員長について規定をしております。第4条の2でございます。「委員長は、事務局の推薦及び委員の確認により定める。」としてございます。

第6条、委員以外の者の出席でございます。「委員長が必要と認めるときは、委員以外の者に対し、委員会に出席してその意見を述べ又は説明を行うことを求めることができる。」としてございます。

議事の公開については第7条でございますが、「委員会は原則として公開とする。ただし、特段の理由があるときは、非公開とすることができる。」としてございます。

以上でございます。

○森山環境安全課長 松原委員が到着されましたので、ここで紹介いたします。

東京大学大学院教授の松原隆一郎委員でございます。

○松原委員 遅れてまいりまして、申しわけありません。

私は社会経済学者でございます。その立場で国民のアメニティを考えますと、電柱・電線は社会的な不経済でございました。この法案によってただせることに期待しております。

以上です。

○森山環境安全課長 ありがとうございます。

先ほど事務局から趣旨、規約を説明いたしました。御意見等ございましたら、お願いいたします。――よろしいでしょうか。

それでは、この規約等については御承認いただいたこととしまして、本委員会は同規約に基づき運用することといたします。

○森山環境安全課長 規約第4条「委員長は、事務局の推薦及び委員の確認により定める。」に従いまして、委員長を選出したいと存じます。

事務局からは道路行政に幅広い見識をお持ちの屋井委員を推薦したいと存じますが、他の委員の方でほかに何かありましたら、お願いいたします。――よろしいでしょうか。

それでは、本委員会の委員長は屋井委員にお願いしたいと存じます。屋井委員におかれましては、委員長席に御移動をお願いできればと存じます。

○森山環境安全課長 屋井委員長、議事に先立ちまして、一言お願いできればと存じます。

○屋井委員長 御指名でございますので、この機会に一言申し上げたいと思います。

日本に住んでいる人であれば、誰しも電線電柱のない街並みはいかにきれいかなと思うことはたびたびあるわけですが、一方で、毎日見ていると、我々の分野では「正常化バイアス」なんていいますけども、なれてしまいますね。意外に気がつかないと思います。

あるとき、うちにいた中国人の留学生が「電柱がある姿は日本の風景ではないか。あん

なもの中国にはない。中国人にとっても、日本に来て電柱を見るのは結構楽しいんだ」と、これは非常に不名誉な気がしました。

道路空間は今までも意外に見過ごされていて、これも正常化バイアスでしょうか、気がつかなくなってしまうような問題がいろいろありました。自転車の歩道通行もそうでしたし、最近では意外に灌木の植栽の管理が行き届かないということで汚らしかつたりします。これは道路管理者だけではありませんけれども、細切れになった横断防止柵が至るところにあります。従前から、特に近年、いろいろな問題に道路局が取り込まれているというのを私は大変敬意を持って見ているところでございます。

今回の無電柱化は、先ほど局長からもお話がありましたように、道路局だけが頑張ってもなかなかうまくいかないという面が、当然、皆さんの御存じのとおりでございます。しかし、今回、防災あるいは先日の痛ましい小学生が亡くなったような通学路の事故、安全の問題、そして景観の問題というさまざまな目的、課題の中で推進していくのは、まさに絶好の機会だと私も思います。

電力会社等に頑張って技術開発をしてもらい、低コスト化を図ってもらった大変重要な課題ですけれども、一方で、道路空間を将来にわたってどう使っていくかという観点で言うと、沿道の方々とか利用者の方々の協力あるいは合意形成、場合によっては一定の負担もないと実現しないということも明らかであります。

一例だけ挙げますと、西オーストラリア州というのがあります。私が訪れたときにお伺いして、そういうものもあるんだと驚きましたけれども、あそこでは電力会社、州政府を中心に市街地の中の無電柱化を計画的に進めています。プログラムをつくって、エリアごとに進めています。

そのときの費用負担に関しては、ほぼ4分の1程度、金額にすると、日本円で30万円、40万円ですけれども、こういう金額を住民が負担して進めている。資産価値が上がるんだとか、いろいろな理由があって、合意がされているところであります。そこに道路管理者って必ずしも出てこないんです。も、そういう負担を日本でいきなりというのは難しいと思います。

一方で、今後進めていく日本の道路事情をかんがみると、比較的狭い道路が多いですから、そういう中で電線電柱がなくなっても、今度は特殊地上機器がおりてきますから、その地上機器について道路空間だけでやるというのもなかなか問題がある。そういうものに対しては住民、沿道側の協力も得られるような仕組みだとか制度だとか、あるいは進め方ですね、こういうものまで構想して検討していかないと、どこかで問題が出てくると思います。

ですから、これも先ほど局長がおっしゃったけども、関係するさまざまな主体が多い中で、それぞれが協力できるような仕組みづくりがこの機会に議論されると、道路行政全般というよりも、将来、既存の道路のあり方を考える上でも非常に意味があるんだと思います。

この分野の専門の先生方にお集まりいただいているわけですので、進行役としては先生方の忌憚のない御意見を伺いながら進めていけるように努力したいと思いますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思います。

どうもありがとうございました。

○森山環境安全課長 屋井委員長、ありがとうございました。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、よろしくお願いたします。

○森山環境安全課長 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ます。委員長、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す。

○屋井委員長 早速でございますが、本日は議事が3つ用意されていますので、議題ごとに御質問もいただきますけれども、最初、1番目の無電柱化の現状について御説明をお願いします。

○蓮見分析官 無電柱化の現状について、資料3で御説明いたします。

1 ページ目でございます。無電柱化は主に3つの目的で取り組んでいるところでございます。

第1に道路の防災性の向上。これは地震や台風などの災害時に電柱が倒壊して道路が通行不能になることを防ぐというものでございます。記憶に新しいところでは、今年の熊本地震、台風10号でも電柱の倒壊が発生してございます。

第2に通行空間の安全性・快適性の確保。これは通学路とか、歩行者や車いすの方などの通行の支障になっている箇所が多くあるということでございます。

第3に良好な景観形成。電柱電線が美観を損ねている状況を改善しようとするものでございます。

2 ページ目は無電柱化の国内外の整備状況でございます。ロンドン、パリなどヨーロッパの諸都市は無電柱化率100%となっております。またアジアの諸都市でも近年、無電柱化が進んでおまして、ソウル、ジャカルタといった都市と比較しても、我が国は大きく遅れをとっている状況でございます。最も進んでいる東京23区でも7%、大阪市でも5%という状況でございます。

3 ページ目はヨーロッパの都市の状況でございます。電柱電線は見当たりません。

片や日本でございますが、4 ページに写真を何枚か載せてございます。景勝地の道路、伝統的建造物群の町並み、歴史的な建物周辺にも電柱電線が乱立している状況でございます。

5 ページ目は無電柱化の整備延長の推移をあらわしたグラフでございます。国としては、昭和61年度から計画をつくって取り組んでまいりました。この前も電線管理者による単独地中化あるいは道路管理者による地中化も行われてございます。61年度から都合6期の計画を作って進めてきてございまして、第五期までは年平均の整備延長も400km台まで伸びてきておりますが、現在の平成21年度からの計画、無電柱化に係るガイドラインでは、年間の整備延長が200km台まで落ち込んで伸び悩んでいるという状況でございます。

6 ページ目は電線共同溝についてでございます。現在、無電柱化は、主に歩道の下でございまして、ほとんどこの図のような電線共同溝を道路の附属物として築造する手法で行われてございます。青で書いてございます管路とか、白い特殊部、箱状のものについては道路事業で整備をいたしまして、その中に入るケーブルとか特殊部の上に置かれる地上機器——これはトランス等、変圧機器等でございます——、こういったものについては電線

管理者が整備するという役割分担になっております。

1 km当たりの整備費は、場所の条件によって大分差があるんですが、全部合わせますと、5.3億円程度かかるということになってございます。右に費用負担の図が出てございますが、道路事業費の地方負担分も考慮いたしますと、この図のとおり、電線管理者、地方公共団体、国で、結果としますと、大体3分の1ずつを負担して整備をしているという状況でございます。

7ページ目でございます。無電柱化が日本では遅れておるわけでございますが、この進まない要因について、課題となっている点を市区町村長にアンケートした結果は棒グラフで示しているとおりでございます。無電柱化を実施するにあたっての課題ということで、赤で囲ってございますが、「コストが高い」「電力会社や通信会社などとの調整が困難である」「トランスの置き場所がない」「道路が狭くて事業ができない」といったことが多く回答されている状況でございます。これらの課題への現在の対応について、次ページ以降で御説明をさせていただきます。

まずコストについてでございます。8ページ目でございます。左の図がございます。電線共同溝の1 km当たりの整備費は、電線管理者の負担分を除きます土木工事の分で3.5億円ぐらいかかってございます。一方、ヨーロッパなどで標準的に用いられている直接埋設——管路を用いないでケーブルを直接埋める手法でございます——については、日本ではまだ技術開発中ということで試算結果でございますが、土木工事については1億円を切るぐらいまで下げられるという見込みでございます。日本の現在の手法、工法についてはかなり高コストになっているということでございまして、低コスト化を図るための取り組みを行ってございます。

9ページ目でございます。現在、3つの手法で主に取り組みを進めているところでございます。左から、まずは浅く埋める管路の浅層埋設でございます。浅く埋めますと掘削の土量も減りますし、影響範囲も小さくなる、また施工も短時間でできるといった有利な面がございます。これについては、浅層埋設基準、深さの基準を昨年、緩和をいたしました。改正をいたしました。現在、モデル施工を実施してマニュアルをつくるという作業を行っているところでございます。

真ん中は小型ボックス活用埋設。側溝のようなボックス内に電線をまとめて収容する手法でございます。従来、電力線と通信線の離隔距離は30cmあけなければいけないという規定がございましたが、昨年、この離隔距離の基準を緩和した結果、このようにコンパクトに収容できるようになったものでございます。これについてもモデル施工を実施しており、マニュアル作成に取り組んでいる状況でございます。

それから、右側が先ほどから出ております直接埋設でございます。日本でも導入するために現在、ケーブルの耐久性試験とか、国交省としても舗装への影響を調査しているところでございます。これについては今後、モデル施工に着手していきたいと考えております。

10ページ、11ページは、申し上げました基準の見直しの概要を書いたものでございますので、説明は省略させていただきます。

12ページはモデル施工の現場の概要でございます。新潟県見附市で浅層埋設と小型ボックス活用埋設のモデル事業を実施して、これから本格的な工事に入っていくという段階でございます。

13ページは京都市先斗町通のモデル施工の概要でございます。右下に写真が出てございますが、本当に幅員のない狭い道路で、小型ボックスを活用して無電柱化を図るということでございます。これも事業着手の段階まできてございまして、もうすぐ起工式をやると聞いてございます。

14ページでございます。これまで地中化するという手法の御説明をさせていただきましたが、地中化以外についても無電柱化の方法が幾つかございます。14ページ左側は軒下配線ということで、軒が連続するような箇所については、この下にはわせたり、壁面を使ったりしてケーブルを配置して、無電柱化をすることが可能でございます。また、右側は裏配線でございます。表通りの配線、メイン通りの無電柱化を図るために、裏から電線を回すというやり方でございます。いずれも観光地等で可能な箇所については用いられているという状況で、多様な手法をこれからも活用していきたいと思っております。

15ページは道路事業や面整備等の事業とあわせた無電柱化ということでございます。新設とか歩道整備、拡幅になる事業がございますが、こういったものと一体的に無電柱化の事業をやりますと、工程の調整とか、規制の関係とか、非常に有利な面が多々ございまして、コストの縮減ができるということでございます。また沿道の方々へのいろいろな影響も軽減されるということで、一体整備、同時整備に取り組んでいるところでございます。

16ページについては、委員長のお話にもありましたが、地上機器設置の調整でございます。無電柱化、地中化を図りますと、電柱の上にありますトランス等の地上機器を主に歩道上に一定間隔ごとに置かなければならないということになります。右側にサイズが出てございますが、この程度の大きさのものを置いていく必要がございまして、地元との調整に苦慮している箇所も多々あるという状況でございます。

これについては、いろいろな調整、合意形成の努力をいたしまして、例えば下にあるように、公園の中に設置させていただくとか、一部民地を使わせていただいて、道路の外側に置くといった取り組みも行われているところでございます。

17ページでございます。これまで無電柱化、地中化等の進め方について御説明をさせていただきましたが、電柱電線については道路の占用物件ということでございますので、占用制度からのアプローチということで、緊急輸送道路における道路占用の禁止または制限ということについて御説明をさせていただきます。

今までのお話の中にも出てまいりましたが、中ほどに書いてございます道路法の37条の規定を用いて、直轄国道の緊急輸送道路、約2万kmについて、電柱の新設を禁止する措置を昨年4月から開始したところでございます。緊急輸送道路については全部で9万km強でございますので、これからは残る県管理等の道路について横展開を図っていく必要があるのではないかと考えてございます。幾つかの県では既に具体的な検討に入っているとお聞きをしております。

18ページでございます。緊急輸送道路における税制措置ということで、整備に当たりまして電線管理者の負担分を軽減させるという税制上の措置でございます。具体的には、地中化に伴って新たに取得されるケーブルとか地上機器等々の固定資産の課税標準の軽減ということでございまして、28年4月1日から施行がされているものでございます。

最後、19ページでございます。29年度から無電柱化、電線共同溝の整備、直轄事業におきまして、PFIの手法を活用して取り組んでいきたいということでございます。

無電柱化を実施するに当たって、コストとか調整等々の課題を受けまして、選定されるPFI事業者に設計やいろいろな調整、施工、管理まで一体的にやってもらうということでございます。基準が緩和されて深さ等自由度が高くなっておりまして、区間によっては占用企業者の管路が既に埋設されているところもございますので、こういったことを踏まえて、民間の持っている技術やノウハウを生かして低コストで整備をしていただきたいという期待から、制度を拡充して着手したいと考えているものでございます。

以上が現在の取り組みでございます。

参考資料1で、無電柱化を取り巻く動向について少しだけ説明をさせていただきたいと思っております。

まず1ページ目でございます。無電柱化の条例を市がつくられたということで、つくば市の条例の紹介でございます。つくば市は無電柱化されたエリアを幾つか有しているわけですが、民間開発等で電柱が立ってきてしまっているということで、これを防ぐための条例を昨年、制定したということでございます。

2ページ目でございます。「無電柱化を推進する市区町村長の会」がございまして、平成27年10月に発足してございまして、本庄市の吉田市長を会長に現在、282の方が入っておられるということで、無電柱化を推進するためのいろいろな要望活動とか勉強会をやっておられます。

3ページ目でございます。一般社団法人無電柱化民間プロジェクト実行委員会でございます。26年9月に無電柱化の推進について民間の立場から応援するというので、有志の方々がこの実行委員会を発足してございます。代表理事は絹谷東京芸術大学名誉教授で、フォトコンテスト等の活動を行っているところでございます。

4ページ目はNPO法人の電線のない街づくり支援ネットワークでございます。これは民間会社の方々が集まって、無電柱化のいろいろな支援活動、コンサルティングとかシンポジウム、セミナーを行っているところでございます。右側のチラシは、ちょうど昨日でございますが、東京で行ったシンポジウムでございます。

5ページ目は無電柱化推進展。これはいろいろな企業の製品、技術、サービスの展示紹介でございますが、28年7月に行われてございます。無電柱化に特化した推進展は27年度から行われて2回目ということでございましたが、38社・団体から出展がございまして、2600の方が来られたと聞いてございます。

最後、6ページ目は無電柱化の日シンポジウムでございます。昨年11月10日、無電柱化の日にシンポジウムが行われました。近藤元文化庁長官の基調講演、パネルディスカッション等が行われてございます。

このように市区町村あるいは民間の方も無電柱化に大変関心が高く、いろいろな活動が行われているという状況でございます。

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。

先に進め方を御説明します。議題は次がございまして、次の議題「主な検討の観点」というところで、皆様方の無電柱化に対するさまざまな御意見を順番にいただくということも予定しています。

今の議題では、今から議論を進めますけれども、御質問あるいは、この内容にかかわる

ような御意見をいただいて、また次の議題で総合的な御意見もいただくということを考えていますので、そういうことでよろしくお願ひしたいと思ひます。

早速ですけれども、ただいまの資料3あるいは参考1等に関連して御質問や御意見をいただきたいと思ひます。いかがでしょうか。

○鈴置委員 実績で2200kmといった数値が挙げられました。また、先ほど局長は「現状、電柱が3500万本ある」という話をされました。この実績は本数でいくと、何パーセントくらいの削減分になっているかはわかるでしょうか。

○蓮見分析官 具体的な数字は今すぐお答えできないんですが、電柱については30mぐらいの間隔で道路上には立ってございます。このキロ数が無電柱化されると、その分が削減されるということでございます。

電柱は年間7万本ぐらいふえているというデータもございましたけれども、無電柱化を行って撤去されるものと、新たに設置される電柱の行って来いがございまして、結果として、今は増えてしまっているということでございます。

○屋井委員長 よろしいですか。どうもありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

○山内委員 5ページの平均整備延長、年間260kmですか。そうすると、キロ当たり5.3億円ということだから、毎年千数百億円の投資ということになるかと思ひます。我々は都市を想定して考えるわけですけれども、平均5.3億円といったときに、どういうもので平均されているのか。要するに、場所によって全然コストは違うと思ひます。その目安というか、大都市、中央都市、地方都市ということで、どういうことを目安にされているのかというのを教えていただきたいというのが1点目です。

2点目は、最後の19ページの紙ですけれども、PFIでやるということで、国庫債務負担をとるというわけですけれども、先ほどの費用負担だと、事業者側と国と地方で1対1対1の3分の1ぐらいになっていて、事業者側は事業者のコストということですからいいんですけれども、国が債務負担行為をとって、国分の負担について将来的に補償することだと、地方の支出はどういうふうになるのか。それによって、PFI事業でやるとしても、どうするんですかね。国が一回肩代わりするのかな、よくわからないけども。その辺を教えていただきたい。よろしくお願ひします。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

2点ありました。最初のは8ページの部分ですね。3.5+1.8億の5.3という、この地域差みたいなもの、お願ひします。

○蓮見分析官 電線共同溝の整備費用は全部でキロメートル当たり5.3億円、道路事業土木工事については3.5億円という御説明をさせていただきました。

この事業費については、標準的な配置設計の電線共同溝をつくるという場合で仮想積算をしまして、このくらいの額が必要だということで算定した額でございます。仮定に基づいて積算して算出した額でございます。申し上げたとおり、現実には沿道状況等でいろいろな制約もあるわけですが、この数字は標準的な設計のものをつくる仮想積算に基づいた数字でございます。

それから、19ページのPFIについては、説明をはしょってしまひまして申しわけございません。整備の資金については、PFI事業者が民間の金融機関等から資金を調達して

もらいまして、設計、調整、現場の工事を行うものでございます。管理の段階になりますと、サービスの対価を道路管理者から割賦でお支払いするというところでございます。そのときに債務負担行為をとった国費と地方負担分をあわせて支払っていくという仕組みで、サービス購入型でございますが、考えているところでございます。

○山内委員 最初のやつは、標準的なのって、どんなことを想定しているのかというのが質問の内容です。

2番目は、おっしゃるとおり、PFIはそうやってやるんだけど、PFI事業者がファイナンスするときには、債務負担行為があるからファイナンスできるんです。そうすると、国のほうで債務負担行為をとっていても、地方自治体が債務負担行為をとっていないと地方分のお金は出てこないわけで、その辺をどうされるのかなという質問です。

○森山環境安全課長 後者は、例えばトンネル工事をやるときに、4年国債とかとりまして、発注して、支払いをするときに負担金という形でもらうんですね。同じように、今回の場合には15年までの国債とれますので、それで発注して、毎年の支払い分については3分の1内の負担金をもらうという形ですので、お金の払いとしては通常の国債と同じということでございます。

今回、PFIは長うございますので、普通はマックス5年のところ、15年までとっていいというふうに制度を要求して認められたということでございますので、払いとしては普通の国債と同じでございます。

○山内委員 まあ、いいや。細かい話は後で……。

○屋井委員長 前半のほうは……。

○蓮見分析官 積算の内容について調べてございます。

○屋井委員長 何が標準かというところね。これがある意味で数字としてリードしてしまうわけだから。それと、場合によっては実績みたいなもの、どのくらいのばらつきがあるかみたいなデータを提供していただけるなら、そういうこともあったほうがいいと思います。

特殊部だけで1.8億は随分高いですよ。

○蓮見分析官 手元にある資料でお答えさせていただきますと、電線共同溝の高圧線については2条、低圧の電力線1条、通信線6条という前提で、管路と特殊部の埋設に必要な額を積算しているという状況でございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

どうぞ、よろしく申し上げます。

○松原委員 今の話に関連しますと、費用につき標準とか平均といっても共同溝という技術が前提になってのことです。一方、この法案ができて以降は、より狭い道が無電柱化の中心になり、共同溝でないタイプの技術に移行します。その場合はもともとの枠組みの5.3億円という費用ではなくなってしまうと、全く別の次元の話になります。そのときの費用負担は今後考えていくということになっていくのでしょうか。共同溝以外の場合ですね。それが1点です。

もう一点は、PFI手法という19ページの場合に関してです。右のほうには低コスト手法の取り組み状況というので、共同溝でないタイプのものも書かれています。規制緩和した後、どういう費用負担をPFIに関しても考えておられるのでしょうか。以上2点を

伺います。

○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。

○蓮見分析官 低コスト手法は3つの手法を取り組んでいるところでございます。浅層埋設、小型ボックス活用については、現実にモデル施工をやって実用化を図る段階に来つつあるということでございます。これについては、基本的に電線共同溝のスキームで整備を進めることは可能ではないかと考えております。

それから、直接埋設でございます。これは技術開発中ということで、実用化はこれからでございますが、具体の費用負担等については、実際に整備されるものの状況等を踏まえて、これから検討していくという状況でございます。

○松原委員 もう一点だけ。浅層埋設なり、小型ボックスなりを選択するのは事業者になるのでしょうか。それとも合意形成してということになるのでしょうか。

○森山環境安全課長 今は地中化するときには道路管理者による電線共同溝の仕組みが主になっているんですね。今後、先生がおっしゃるように、狭い道路等をやる場合には違う物理的な手法が出てくると、そのときに、どんなふうに費用負担をしていくのか、それはまさにこういったところでの議論を踏まえての方向になります。また、今までは道路管理者が主になってやっていたんですけども、違う形になるかどうかも含めて、こういった場の議論を踏まえて考えを整理していこうと思っております。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

○山内委員 一つだけ。PFIは対象物件について公共施設になっているわけで、共同溝とか、そういう形の公共物件であれば対象になるけれども、そうでないやつはPFIにならないですね。だから、埋めるだけというやつだと、ならないんじゃないかなと思うんですけど、その辺はどうなんですか。

○蓮見分析官 実用可能な手法については電線共同溝、道路附属物をつくっていくということでございますので、そこはPFIを活用する。

○山内委員 道路附属物だけがPFI対象になっているわけですね。

○蓮見分析官 そうでございます。

○青木道路局次長 ただ、民間の附属物を公のほうに移管をする例はあります。いろいろなやり方を工夫すれば、幅が広がる可能性はあると思っております。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

ほかはよろしいですか。――どうもありがとうございました。

時間の関係もありそうなので、次の議題に入ってから、また活発な御議論をいただきたいと思います。

○屋井委員長 次の議題は主な検討の観点ということでありますけれども、よろしく伺います。

○蓮見分析官 主な検討の観点について、資料4で御説明をいたします。

検討項目そのものというよりは、検討の観点としてお示しをさせていただきたいというものでございます。説明に当たりました、さきに1枚めくっていただきますと、「無電柱化の推進に関する法律」概要という紙がついてございます。局長の御挨拶の中にも出てま

いりましたが、この法律は議員立法でございますが、昨年の臨時国会にて全会一致で12月9日に成立し、同じく16日に公布・施行されてございます。

下に概要が出てございますが、第1条の目的から、基本理念、国の責務等——国、地方公共団体、事業者、国民の責務等でございます——、そして第7条では国土交通大臣が定める無電柱化推進計画、第8条では都道府県・市町村無電柱化推進計画について規定がされてございます。また、右側、9条から15条については無電柱化の推進に関する施策ということで、幾つかの取り組み施策についても、この法律の中で位置づけがされているということでございます。

検討の観点については、この法律に関係するところもございまして、条文を参考2で用意させていただいております。資料4と参考2を見ながら、あわせて御説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

資料4のほうでございます。まず観点の1つ目でございます。無電柱化推進の基本的な方向でございます。法律上は第1条から第8条まで幅広く関係すると思っております。無電柱化の目的、目的を踏まえてどのような道路で無電柱化を推進していくのか、そして、責務等を踏まえて関係者がそれぞれどのような役割を果たしていくのか、その際の留意事項としてどういうことを考えていくべきかといった基本的なことがあると思っております。これが観点の1点目で、無電柱化推進の基本的な方向でございます。

2点目は無電柱化の推進に関する具体的な施策でございまして、法律の9条以降の具体的な条文が関係してくると思っております。

その1点目、①国民の理解及び関心の増進でございます。第9条、第10条の関係ということで、これまでも広報活動や啓発活動等を行ってございますが、こういったことを充実させていくということでございます。

2点目、道路の占用の禁止等についてということでございます。37条の規定に基づく占用の電柱の新設禁止等について説明させていただきましたが、これについては法律の11条でございます。関係がございまして、11条の条文を読ませいただきます。「無電柱化が特に必要であると認められる道路の占用の禁止等」というところでございます。

「国及び地方公共団体は、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、道路法第三十七条第一項の規定による道路の占用の禁止又は制限その他無電柱化の推進のために必要な措置を講ずるものとする。」となっております。この37条の規定を、これからも使っていくという趣旨と理解してございます。

3点目でございます。電柱又は電線の設置の抑制及び撤去についてでございます。道路事業や市街地開発事業等とあわせて無電柱化について説明させていただきましたが、これも法律の第12条と関係しますので、12条を読ませいただきます。「電柱又は電線の設置の抑制及び撤去」ということでございます。

「関係事業者は、社会資本整備重点計画法第二条第二項第一号に掲げる事業（道路の維持に関するものを除く。）、都市計画法第四条第七項に規定する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、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするとともに、当該場合において、現に設置し及び管理する道路上の電柱又は電線の撤去を当該事業の実施と併せて行うことができると

きは、当該電柱又は電線を撤去するものとする。」となっております。こういったことを踏まえながら議論をお願いしたいと思います。

続きまして、4つ目でございます。調査研究、技術開発等の推進についてということでございます。低コスト手法等の取り組み状況を御説明しましたが、これは第13条でございます。これも読ませていただきます。「調査研究、技術開発等の推進等」でございます。

「国、地方公共団体及び関係事業者は、電線を地下に埋設する簡便な方法その他の無電柱化の迅速な推進及び費用の縮減を図るための方策等に関する調査研究、技術開発等の推進及びその成果の普及に必要な措置を講ずるものとする。」ということでございます。

技術開発は関係者が一体となって積極的にやっていく必要があるということでございますが、技術開発についてはもう一つ、附則の中にも位置づけがございます。一番下のところでございます。附則2の後半、3行目からでございます。

「政府は、第十三条に定めるもののほか、無電柱化を円滑かつ迅速に推進する観点から、無電柱化の費用の縮減を図るための方策その他の国、地方公共団体及び関係事業者の負担を軽減するための方策について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」となっております。調査研究、技術開発は非常に重要なポイントだと思っております。法律の中でも位置づけされているということでございます。

それから、⑤関係者相互の連携及び協力について。地上機器設置の調整等の説明をさせていただきました。これについては第14条でございます。

最後に、⑥財政上、税制上の措置等についてということで、固定資産税の減免措置等の説明をさせていただきましたが、いろいろな支援措置等をやっていく必要があるのではないかとということと理解してございます。

以上、検討の観点ということで御説明をさせていただきました。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。

先ほど申し上げましたけども、この場で各委員の方々から無電柱化に関するさまざまな御意見、特に資料4がございましたので、こういった論点を出していただきましたから、こういった論点に基づくような御意見、あるいはここに書かれていない点も含めて、順番にいただいきたいと思います。せっかくの機会ですから、よろしいですか。

順番は、先ほどの資料2というか、配席と同じですかね、どっちでいきますかね。先生からグルッと回ってでもよろしいですか。——あいうえお順になりましたが、よろしくお願ひします。

○秋葉委員 秋葉でございます。

私、鈴置先生と御一緒に、2年前ですね、一昨年まで無電柱化の低コスト手法の技術委員会で議論をさせていただきました。我々としては、技術的なところでお話をさせていただきたいと思います。

無電柱化の低コストのところではやったことは、皆さん御存じのとおり、最初の資料1にもありましたけれども、現行の基準が非常に深いところにあるとか、電力と通信のケーブルの離隔に対する基準があり、それをできるだけ浅層埋設にしたいとか、離隔を縮めることによって少し低コスト化が図れるのだろうと。実際にそういうことをやることによって、電力ケーブルあるいは通信ケーブルに与える影響、それから舗装に与える影響はどうなん

だというところから検討を進めてまいりました。

結果として、昨年、基準の改正がありましたけれども、浅層埋設がオーケーだということと、離隔に関しても0 cmでもオーケーだという結果になった。そういったところから、低コスト化に少しは貢献ができるんだらうと思っております。ただ、直接埋設に関しては道路の下、舗装の中に入れるといったところで、碎石の中に入ってくる可能性が非常に高く、ケーブルに傷を与えるといったことが出てきます。ですので、ここら辺に関しては少し検討が必要だということであるところでございます。

現状としては、モデル施工等でもやられているように、小型ボックスあるいは、さや管等による埋設といったところは問題ないという手法でやられているんだらうと思います。

ここからが意見です。これから、そういったところで小型ボックスあるいは、さや管等による埋設がどんどん普及していく中で、さまざまなやり方が出てくるんだらうと考えております。例えば側溝ですね。排水溝と一体型の小型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、実際には既にメーカーでつくられているものもあります。

そういった新しい技術開発といいますか、新しい製品等をいろいろなメーカーで出してくるということになったときに、そういったものが道路構造の関係であったり、ケーブル等を守るという観点から品質的に問題ないのかとか、そういったところをチェックする機関と申しますか、そういったものがないといけないのではないのかな。いろいろなメーカーがどんどん開発して出してくるのは、技術の発展の上では結構なことだと思いますけれども、そういったところをチェックする機能が必要ではないかなと考えているところでございます。

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。

続けて、天野先生、お願いします。

○天野委員 日本大学の天野でございます。

私、どちらかというところ、景観専門なので、そういう観点で言うと、昔、役所にいたときに交通安全もやっていたり、工学にいたので防災は非常に気になるところなので、電柱電線はないほうがいいよねと、一言で簡単に思っているんです。

ただ、もう一つ、直近的に電柱までなくそうとすると、どうしても地下埋設が中心になって議論していくと思いますし、きょうお見せしていただいた資料の中でも、軒下配線とか裏側配線は全体の中だと1ページなんです。

恐らく地下埋が最良手法で、30年以上前、私もパリに住んでいたときも、一切ないということなので、それが主として施策としていくんでしょうけれども、次善の策、次々善の策としては、軒下配線と裏側配線をやっていくときに、そこでもさまざまな問題点があって、そのときに、どういう手を使ったら、もしくはどういうふうに住民のコンセンサスをとっていったらできるのか。もしくは、維持管理するときに、軒下はまだしも、裏側配線したときに電力事業者等々がメンテに入るときに、一体どうやって入っていくかみたいな問題も少し整理をしてみたほうがいいのか。コスト的には軒下とか裏側配線のほうが圧倒的に地中化より安いので、その点も、できないからしょうがないなんてやっているよりは、もう少し光を当ててみるべきかなというのが1点です。

もう一つは、防災、交通、安全でいっていくと、電柱がなくなると話にならないん

ですが、景観的にいうと、電線がなくなると随分違うんですね。随分控えめに言うと、道路の縦断方向に走っている電線と横断方向に走っている電線で随分影響が違ふ。それをどういう順番でやるかというのをどこまで言うのかというのは、まずは横断線と言っちゃったら、いつまでも縦断線はとれないんじゃないかという恐怖もあるので、どこまで言うかは別なんです、実は横断線ってものすごく気になるんですね。

無電柱化の資料3の1ページのやつはどこかなと思ったんですが、世界文化遺産の構成資産になった三保松原のアクセス道路も、もっと無電柱化の方向性が出てくれば、都市計画道路が指定されていて、都市計画道路が完成したら共同溝をつくるから埋めるよと。ということは、都市計画道路の事業をやる前に地中化すると二重投資になるので、都市計画道路ができるまではやらないなんていう話が出てきて、それまで待つてられないねということで、三保では、まず横断線だけ取りましようという話でアクセスして、三保松原に曲がる交差点の次の交差点までの横断線は170本くらいかな、横断線は全部取れたんですね。

縦断があるので抜本的な解決になったかどうかは疑わしいところはあるんですが、いわゆる世界文化遺産のイコモスが来たときは、横断線がなくなったのを見ただけでも、「これは立派だ」とお褒めいただいて、日本の電線がいっぱいあるのを見たので、この中ではよくやったねくらいのお褒めなのかもしれません。でも、やらないよりはいい。

そういったとき、横断線と縦断線をどうするのか、もしくは事業のないところであれば今やりましようでいいんですけど、都市計画決定されている都市計画事業が計画されていて、ただし、その都市計画ができるのは20年後だと、電線地中化は20年待つのかと、その間はどうかということも、暫定措置ということをもう少し考えていったほうがいいのかなという気がします。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

よろしく申し上げます。

○池上委員 市民防災研究所の池上三喜子と申します。

先ほど蓮見さんから報告がありましたが、昨年11月10日に無電柱化シンポジウムにパネラーとして参加させていただきました。先ほど委員長がおっしゃったように、私も意識しなないとなれてしまって、それまで当たり前の風景ととらえていたんです。シンポジウムに出たことによって、それ以来、外出すると電線がやたらに目につきまして、自宅のそばにもこんなに電線があったのか、いつも下ばかり向いて歩いているのかなと思うぐらいのことでした。

自分の体験を通して意識づけすることがとても大事と感じたんです。例えば無電柱化の現状、資料3の1ページ目に写真がありますが、このようなことを一般の市民がどれだけ意識しているかということも、もっとアピールしてもいいのかなというのが1つ。

それから、私は東京都と港区と昭島市、国立市という非常に地域の差がある防災会議の委員をしています。余り言わないほうがいいですけども、区によって、あるいは市によって、財政がどんなかというのは、客観的に会議に出ているだけでも、地域防災計画を見るだけでも、かなりわかってくるんです。それはともかくとして、無電柱化が大切だという意識づけはとても大事だと思っています。

昨日、東京消防庁の会議がありまして、そこでたまたまお隣に座った消防職員に教えら

れたんです。「私、こういう無電柱化委員会の委員になったんです」というお話をしましたら、実際にはしご車ありますね、「はしご車は、電柱があるために電線が邪魔になって救助できないことがある」ということを聞いたんですよ。

それは大変ということですね。道路が狭いということもあって、狭い上に電線があると、はしご車が使えない。傾斜がある程度かかりますから。それでなくても、細い道路が多いのに、何で日本はこんなに電柱があって、さらに狭くなって、しかも電柱があって、街路灯があって、その他いろいろなものが立っているんですね。これを当たり前としてとらえている国民性というんでしょうか、最近、意識を変えるということが大事だということを感じます。

もう一つ。私、防災をしているので被災地によく行くんです。復興過程にある東北もそうですね、熊本もそうですが、あと水害、土砂崩れの被災地もそうですが、あの復興過程で無電柱化を進めたらどうでしょうというのが私の一つの考えです。新たに電柱をつくってしまっ、それを取り壊してから、また立てるとということよりも、残念ながら、今後も自然災害が起こる確率の高い日本に住んでおりますから、復興過程で何とか仕組みをつくる、取り組んでいくということが一つですね。

それから、先ほど秋葉先生は、「いろいろな企業、メーカーがいろいろな工法を改良してくれるのはとてもいいことだけど、チェック機能を持ってほしい」とおっしゃっていました。これから無電柱化を進めていく過程にありますから、無電柱化地図と勝手に決めちゃったんですが、無電柱化地図のようなものをつくって、どこが無電柱化が進んでいて、そこはどんな工法を使っているということをわかってくださらないと……。

この例がいいかどうかわかりませんが、東京消防庁が阪神・淡路大震災のときに応援に行きました。あのときに、送水管の連結というんですか、とめつけるこれがねじ式とカチッとハマるのがあって、それがあわないために、せっかく行ったのに役に立たなかったというのがあって、私はとってもがっかりしたんですね。

そういうことを起こさないためにも、無電柱化の工法も、地図のようなものがある、ここに応援に行くときには、この工法を使っているところだから、こういうものを持っている、こういうことがわかるようになったらいいなと思っています。

また、おいおい気がつきましたら、お話しさせていただきます。以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

一旦鈴置先生のところまでで、必要があれば事務局と国交省からも御質問や御意見を発言に対していただきます。

お願いします。

○鈴置委員 私は少し違う観点でお話をします。私も個人的には、電柱がないのは景観的に見て、非常に美しいと思います。また、防災上もメリットはあると思います。ただ、電線とか電柱は本来電力を安定に供給するためにあるものなので、その機能を損なわないようにするというのが私の観点です。

直接埋設用のケーブルの開発など、いろいろ技術開発が行われているが、電力のインフラは非常に長期にわたって安定的に機能しなければいけないので、今までになかったような新しい環境下で、長期にわたって機能するのか、劣化特性がどうなのかといったことをきちんと評価する必要があります。

それから、建設や設置時のことが主に話題になっているようですが、安定供給という意味からいくと、設置した後、長期にわたって機能するかということが大事だと思います。例えば日常的なメンテナンスであるとか、事故や故障があったときに、それにどう対応できるのか、それから、災害時の復旧、そういう対応がしやすいような方式をとることが大事だと思います。

もう一点は、道路というインフラと電力インフラの違いの整合性の問題です。以前の秋葉先生の委員会の際に、道路の舗装は通常10年ぐらいでやり直すことを前提としていると伺ったと思いますが、電力ケーブル等では寿命としては30年とか、もっと長く使用する場合もあります。こういうところの整合性も考えなければいけないという気がしています。

最後に少し漠としていますが、電気というのは非常に質のいい、クリーンなエネルギーですので、環境性などの面からも電力をうまく使っていくことが大事です。無電柱化に伴う負担が電気料金とかいろいろな形で有効利用のマイナスの要因がないようにしたいと思っています。

これらについて、いろいろな関係の方の御意見をよく取り入れてやっていかれることが大事だと思っています。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

ここまでのところで、いろいろな御意見、御提案も含めていただいたんですけども、事務局等から、御確認をしたり、関連して質問をされてもいいんですけども、何か御発言ありますか。

○森山環境安全課長 先ほど秋葉先生、鈴置先生から、特に新しい開発をどんどん民間から提案してもらいべきだということはとても重要でございます。その上で評価をどうするかですね。土木施設と電力施設の違いといったところ、我々も国土技術政策総合研究所等でございますし、また実際に基準を変えらるようになりますと、秋葉先生、鈴置先生にお願いしているような別途委員会がありますから、そういうところにかけるだとか、そこら辺のことも整理しながら、新しいものができるような受け皿づくりが重要だと認識いたしました。

それから、天野先生から、特に電線共同溝というところに偏っているのではないかと、特に地中化ということに。今回、目的は無電柱化なので、地中化だけにこだわる必要はないわけですね。全国的にも量はすごく少ないんですね、見てみると。数パーセントいかないぐらいになっています。逆に、軒下配線だとか裏配線が安い。ただ、進まないのが合意形成の問題なのか、別に何かあるのかとか、そこら辺も突っ込んでいく必要があるのかなと受けとめまして、そこら辺も十分考慮したいと思っています。

それから、先ほどおっしゃった静岡の三保松原の件は僕もちょっと関係はしていたんですけども、事業があるから、それまで待つというのが10年、20年になりますと、そんなに待つられるかというのもあるんですけども、一般解はないかもしれませんが、その調整をどうしようかとか、逆に、先に埋めても手戻りが少ないやり方というんでしょうか、道路の端に置くのでそうなっちゃうんですけども、真ん中に置けば、引き込み線だけになります。そんなようなことも考えてはどうかというふうに受けとめたいと思っています。

それから、池上さんがおっしゃっているのは、特に復興エリアで、あるものを埋めるのは結構手間暇もかかりますけれども、新しいところは、あらかじめ埋めてはどうかと。先

ほど紹介しましたけれども、つくば市の例は、今あるものは埋めてある状態を守りながら、新規も埋めてくださいと条例で決めているわけですね。

今回、無電柱化の法律ができて、12条が新しく道路をつくるとか市街地開発をやる場合には、その地域において新しく電柱電線は立てないというふうに書いてあるんですね。ですので、そういったことをどういうふうに具体化していくのかなと考えてございます。

ただ、例えば東北の復興エリアでは、残念ながら、電柱が立っちゃっているんです。既存手法の電線共同溝という前提が頭にあって、それはお金がかかるということで、「そこまで投資できないのではないかな。早く量を稼がないとだめ」というのがあって、結果的に立っちゃっているんですね。だから、今後、無電柱化の推進を踏まえて、そういうことをどんなふうにただしていくのかということで、これも非常に重要な選択だと思ってございます。

○青木道路局次長 私からも1点だけ。

災害に対応するときの電柱と電線共同溝について、いろいろ議論されることがあるんですが、整理しておかなければいけないのかなと持っていることがあります。

1つは、実際に地震などが起きたときに、電線共同溝で地下化している場合と電柱の場合を比べますと、電線共同溝のほうが被災をする可能性は低いだろうということを押さえる必要があるのかなと思っています。

もう一点は、東北なんかでもありましたけれども、実際に無電柱化されていないところで電気をいち早く通さなければいけないという局面があり得ます。そのときには、やおら地下でやると時間がかかるのは当たり前のことであります。緊急で電気を通さなければいけないというときには、電柱をダアッと立てて、いち早く電気を通すということ、それが早いということは確かです。

ただ、そこは議論をするときにごちゃごちゃになることがあって、電柱にしておいたほうが災害のときには有利だという議論がたまにあるので、どういう整備をしていたら、こういう災害に強いのか弱いのか、復旧するときには暫定的な措置としてやるとしたらどうなのか。例えば暫定的にやった後で、地下が万が一やられた場合には復旧するということ。そういったこともよく整理をしながら議論しないと、ちょっと混乱してしまうのかなと思っていますので、そういったことも議論させていただければと思っています。

○鎌原路政課長 私から1点。

鈴置委員から、道路とケーブルで張りかえだとか更新のタイミングが違うという御指摘がございました。これは電線ケーブルあるいは通信線だけの問題ではなくて、水道管ですとか、下水道管ですとか、基本的に道路上の占用物件について、電気事業法ですとか、更新についても技術的基準がございますので、そういったものの整合をとっていくことは重要な課題だと認識してございます。

現在は、道路のやることと水道、下水道、電気、通信、ガスそれぞれ、どの時期にどういう工事が必要かということは計画をそれぞれ出していただいています。その中で、都内でも地区ごとに、ここはこの年の時期にということ、占用工事については調整をして行うような取り組みを計画的にやっていくことが、交通への影響も最小限に押さえられると思いますので、そういったところは引き続きしっかりやっていかなければいけないのかなと思っています。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

それでは、後半のほうで御意見をお伺いしたいと思います。二村先生から、お願いします。

○二村委員 無電柱化の会議に入れていただくことになりまして、大学の正門の横で道路を掘り返しているの、よく見ましたら電柱地中化の工事をやっておりました。これから埋設する管なんかも偶然見ることができてラッキーだったなと思っているところでありませう。

この目的に照らしてみますと、恐らくほとんどの人たちが賛成すると思うんですね、総論賛成であると。ただ、何が問題になってくるかという、やはりコストの問題ですね。コスト負担の問題があるということと、うちの前をいきなり掘り返されたらどうするかという、先ほど合意形成などという話もありましたけれども、付近住民への影響という問題。それから、本当に近くを掘り起こしていただいていますと、結構混むんですね。道路交通が一時遮断されるということもありまして、面的にどこを掘っていくかというのも課題となってくるのかな。賛成ではあるんだけれども、進めていくにはきちんとした計画が必要なんだろうなというのが、まず感想です。

また、新規に建設する場合には埋設ですとか、更新時はきちんと埋設をするということもわかるんですけども、既存のものを埋設の対象とするときには、どこから行うのかという優先順位の方法をこれから考えていかなければいけないのかなと思います。

また、優先順位を決めるのが誰なのか。公的に決定していくのかどうなのか、国なのか、市町村レベルなのか等々、決定の主体、決定の方法、追加のコスト負担、その負担はどの程度の問題になってくるのか私にはわからないんですけども、コスト負担が従来の形態なのか、新たな方法を考えなければいけないのかということも疑問なところではあります。

それから、2点目ということになるんでしょうか、低コスト手法の取り組み状況。コストが大変にかかるということなので、低コストの手法は非常に重要なものであると思うんですけども、メンテナンスのコストも含めて低コスト化が図られなければいけないんだと思います。つまりはトータルコストでもってやっていかないと……。

私は、土木に関しては「ど」がつく素人でございますので、直接埋設なんかを見ますと、どこかメンテナンスをしたいと思ったときに、隣を傷つけたりはしないかと思うわけなんです。ということで、メンテナンスの行いやすさということも評価の対象に入れていただいたほうがいいのではないかと思います。実際にメンテナンスを行ったり、メンテナンスをしたいと考えるユーザーの意見ですね、電力ですとか、通信事業者なんでしょうか、その方たちの御意見も適宜聞きながらの技術革新であってほしいなと思うところです。

それから、これは本当に素朴な疑問なんです。無電柱化ということでもありますから、最終的な目的としては、日本全国の電柱を埋めてしまうということでもよろしいんじゃないかということが本当に素朴な疑問1です。それから、軒下配線、裏側の配線がありましたけれども、あれはあの地域の最終的な姿と考えてよろしいのかというのを質問させていただければと思います。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

まずは、御意見をお伺いしたいので、松原先生、お願いします。

○松原委員 松原でございます。

私は先ほど御紹介いただきました民間プロジェクトで幹事長をさせていただいております。これはもっぱら広報に力を置いている団体です。これまで御紹介ありましたように電柱電線は、防災上、道路交通上の安全であるとか、景観であるとか、いわば暮らしの上でのアメニティに関して外部不経済でありました。しかし、外部不経済があると言いましても、それは国民がそう認識した場合の話でありまして、国民がそう認識していなければ、つまり景観が悪くてもそれで構わないとか、そういう景観を好きなんだと言われてしまうと、そうは言えなくなります。

それを別の表現で言いますと、日本では戦後、途上国段階から経済発展を成し遂げる時期には、暮らしのアメニティよりも電力の安定供給のほうが国益、公益にかなっていたということがあったということです。けれども経済の発展が成熟段階に至り、アメニティが次第に重視されてきます。そういった理屈のもとで、台湾や韓国も、みずからの経済発展が成熟段階に至ったということ認識して無電柱化を進めているんだと思います。そうした中で唯一、途上国意識が抜けないのが日本であります。

委員長がおっしゃった言葉では「正常化バイアス」というのでしょうか、こういう電線電柱があるのは当たり前だという状況を、私は「電線病」と長らく呼んできております。こういう病気を直視するよう、国民全員が考えていかなければいけない。その上で、この法案の中でさまざまに議論されていることは非常に重要かと思えます。そこで今回取り組むべきと思うことが、2点ほどあります。

1つは、これまで国交省がこれだけ頑張ってきたにもかかわらず無電柱化が進まなかった理由として、電力事業者のモチベーションを上げることができます。彼らが注目するのはいわゆる需要密度、住んでいる人が単位面積当たりでどれぐらい電力を使っているのかです。その数値が余り大きくないと埋めたくないとなってしまう。また無電柱化にかかる費用として、電柱1本当たりで道路の所有者に対して支払う占用料があり、それが年間で1000円とか非常に安い金額でありますので、両者の対比でいくと埋めるモチベーションが希薄になってしまいます。極端な場合はせつかく国が共同溝を敷設してもなかなか電柱を撤去し電線を入れてはくれない、もしくはタイミングとしてずれて放置されてしまうという。そんなことが、これまで横行してきました。

したがって、今後は電力事業者にもみずから前向きに埋めていくんだという気持ちを持ってもらえるよう、無電柱化へのモチベーションづくりが重要になってきます。本委員会では、そのスキームを作る必要があるかと思えます。

東京電力は2020年までにコストを2分の1まで下げるという目標を持っておられるそうです。けれどもこれに関しまして、これまでに関連会社に限って地下埋設物などを利用するということが前提とされてきました。けれども他社のものを使えば、つまりアウトソーシングすれば、コストダウンはもっとすみやかにできるというふうになるでしょう。こちらについてもモチベーションがなかった。それはスキームがなかったからではないかと思うんですね。今後、こういうことを議論していかなければならないと思えます。

例えば電力事業者がこれまで埋設に消極的だった理由として、地下埋設物の状況が分からない、カッターで切ってしまう恐れがある、というのがあります。けれども現在は、

地上からスキャンすればどこに何があるかは簡単にわかるような技術を持っている企業もあります。それによって、地下のどこに水道管があり、下水道管があるのかを示す3D地図をつくることも可能になっています。そういう調査を事前に実施することが費用削減には重要になると思います。

もう一点は、住民の反応です。ある場所を無電柱化するとして、その過程で住民はさまざまなマイナスの意識、無電柱化したけれども地上機器が気障りであるとか、さまざまなことを意識し始めます。これまでは、そういうことが起きづらい共同溝方式をとってこられたわけですが、今後はそうでない方式をとれば、それなりの反応、リアクションも出てくると思います。電力・通信事業者も、共同溝方式より先に進みたがらなかったのには安定供給が確保されないという不安がありました。

これに対し、今後先進的に無電柱化するそれぞれの地域が、モデル地区となっていくます。例えば先斗町ですが、無電柱化を試みたらどうなるのか。それについての評価をプラスマイナス全て集めていって、モデル地区についてこういうことが起きたよというふうな全体の評価を行う必要がある。こういうモデル地区ではこういうことが起きますよという知識を全国で共有していくことが啓蒙活動上も非常に重要になると思います。

そうすれば、住民は無電柱化に際してどれぐらいの心理的な負担をしなければいけないかが事前にわかるようになります。例えば工事期間を短くするためには、一回穴を掘って埋めたりする「埋め戻し」をしないことが必須です。それに住民が合意するならば、費用は劇的に下がるし、工事期間も短くなると聞いています。こういうことも含めて、今後議論していきたいと思っております。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

続けてお願いします。

○山内委員 私は別の仕事として電力料金の査定をやっています。特にこういうネットワーク系ですと、託送料金ですね、送電網、配電網の料金自体ですね。それをいかに安くするかということで、今のお話とは全く反対の方向で、余り無駄な投資はするなということ議論しているんです。無駄か無駄じゃないかというのは見方にもよるかもしれませんが、話があったインセンティブとかモチベーションというところにもかかわってくるのではないかと思います。

地中化の話を具体的に進めるという推進法ができたわけですから、画期的に進めるということになると、今までと違ったやり方とか、今までと違った方法とか手段、技術、費用負担、そんなことを考えていかなければいけないのではないかなと思います。そのときに一番大事なものは、話を伺っている限りでは、これによってどういうメリットが出るのかということをもっと明確化しなければいけないかなと思います。

きょうの資料に、諸外国ではこうですとか、結果がこうです、安全はこうです、景観がこうですという話はあったんですが、B/Cという議論でずうっと公共事業をやってきたんですけど、B/Cまでたどりつくのがいいかどうかわからないけども、何らかの形でメリットみたいなものを見える化するというのが第一歩かなと思います。

これは、住民の納得性とか、後で言いますけれども、費用負担の話もあるわけで、そう

なってくると、そういった形でのメリットみたいなものははっきり——はっきりとまで言わないけれども——、今言った見える化みたいなところまでこない、議論としてはなかなか進まないのかなと思っています。

一方で、計画上、どこからどこをやっていくのかという優先順位の問題にも結びついていくわけです。逆に、そういったメリットみたいなものを精査する中で、何を優先していくということから優先順位をどうつけるという議論に発展していくと思うんですね。計画を詳細につくるというのが一つのアウトプットになるのではないかなと思うんですけども、そういった計画に結びつくという意味でも、メリットの見える化ですか、そういったことが必要ではないかなと思っています。

それから、費用負担なんです。公共的なインフラの費用負担は3つのやり方で、1つは利用者が払うというのと、もう一つは税金で公共的に払う公的負担というのと、その間が間接的に受益を受ける人というのが必ずいるわけで、そういう人が払ってくれるといいんですけども、そういう仕組みができるといいんですけども、この3つですね。今回の議論にしても、その組み合わせだと思います。

さっきの1対1対1という意味で言うと、事業者が自分のところの費用を負担するというのは、我々の言葉で言うと利用者が負担するということですね。例えば電気でも通信でもそうですけれども、そういったものを利用する人が負担していくという形ですね。

それから、自治体と国で1対1で3分の1ずつということになっている。結果的にそうなっているというのは公共負担という言い方ができると思うんです。昔だと、道路特会みたいなのがあって、道路特会だと受益と負担が結びついてという議論になっているので、その辺も少し利用者という側面もあったんだけど、今は道路特会というか、明確な形でなくなってしまったので、その辺の費用負担の話は少し曖昧で、言ってみれば、これは公共負担だと思いますよ。そうすると、公共負担をどこまでどうするかというのは、先ほどの受益の見える化というのがとっても重要だと思いますが、受益の見える化でもう一つ重要なのは、間接的に受益している人にどう負担してもらうかという話だと思うんです。

さっきも出ていましたけれども、景観がよくなって、委員長がおっしゃっていたアメリカの例でしょうか、そういう形で住民が払うみたいな、アメリカってインパクトに対するフィーって必ずいろいろなところであって、開発インパクトフィーだとか、tax incremental financeだとか、いろいろなファイナンスのやり方をしていますけれども、そういう面でも一つのやり方だと思います。

ただ、例えば大阪の御堂筋線をつくる時に駅から700mの地主からお金を取りましたけれども、今の状況で、ああいうやり方はなかなか難しいと思います。けども、費用負担をいかに考えていくかというのも一つの課題だと思います。

さっき御説明のあった法律の附則2条で、技術開発の面もそうなんですけれども、附則2条の目的は、地方公共団体と関連事業者に負担を軽減するための方策について検討しろという、そっちのところは重要なのではないかなと思っています、その面では費用負担をいろいろな主体から取っていくという工夫も必要かなと思います。

3つ目は合意の問題なんです。公共側がイニシアチブをとって、より効果の高いところから、必要性のあるところから地中化を進めていくということだと思うんですけども、そのときに、合意をとるという面では、これは民間事業者も絡んでくると思うので、イン

センチブとかさっきのモチベーションの話はとっても重要だと思います。

アメとムチだと思うんです。特定の条件のもとでは地中化しなければだめですとムチを入れるのもそうかもしれないけども、一方で、例えば今の電柱による占用よりももっと安くできますよというアメとか、そういうやり方があるのではないかと思うんです。具体的にどのくらいの負担になってという話はあれですけども。そのときも、占用料を上げてというのも一方ですし、逆に、地中化すると、そういった意味での占用料は安いですよという言い方もあるかもしれない。そういうやり方もあるのかなと思っています。

昔、ガスはガス導管を道路の地下に埋設していたんですけども、これは自治体ですけども、自治体の占用料のとり方は、ガスの事業を許可することによって上がる利益みたいなものに連動していた法条契約というのがあったんです。そういう考え方も一つでしょうし、いろいろなことがあるのかなというふうに思います。

それから、技術革新は当然、やるべきだと思います。そのためのあれなんですけれども、3つ目か4つ目に言いたいのは、日本の場合に、かなり本格的に地下埋設を進めるということになると、今までの手法ではだめだとさっき言いましたけれども、技術革新みたいのをどう取り込んでいくかって重要だと思うんですね。

さっき規制緩和して通信ケーブルと電力ケーブルを近くに埋めてもいいという話がありましたけれども、通信ケーブルはほとんど光ファイバーになってしまったので影響が小さくなったからではないかと思っています。そういう技術革新みたいなものをいかに取り込むかによって、コストは下がるという一事例だと思うんです。ただ、その割には、つい最近の話なので、遅いのではないかという感じもします。これは国交省の話じゃないかもしれないけれども、そういう感じがします。

それで、私が関係しているので言うと、電話線のネットワークは、昔はずうっと固定電話、アナログ式のやつは銅線のケーブルが張られていて、アナログ電話で、地上電話でつながっていたわけですけども、これからは、交換機もなくなりますし、それがたえられないということで、今は光ファイバーネットワークに、IPネットワークに変えようという基本的な方針をNTTが発表されて、それをどういうふうに進めていこうかという移行の議論をしているところなんです。

そのときに、恐らく銅線のネットワークを巻き取るということになるんですね。物理的に、そういう作業が始まるということだとすると、そういう中でこういう埋設のことをどう位置づけるかとか、そんなことも少し検討の余地もあるかなというふうには思います。

昔、電力で言うと、円高差益でものすごくもうかって利益が上がっちゃったときに、マスコミの論調としては、電力料金を1円下げるよりも、地下埋設その他を進めたほうがいいじゃないかという議論があったんですけども、そういうチャンスというのにも必要なのかなというふうに思います。

最後に一言、道路政策です。基本的方針として、これから、ネットワーク系について道路が全てを受けるぐらいの余裕というか、力強い姿勢がほしいなと思いますね。例えば共同溝の法律の中に公益事業概念が出てきていて、公益事業という言葉を経営の中で使っている法律って余りなくて、労働関係法と共同溝の法律だけだと思うんですけども、公益事業については共同溝を使わせるということだと思うんですけど、公益事業のほうはネットワーク系とオペレーション系がだんだん分かれてきて、例えば電気も今回はシステム改

革ということで、ネットワーク系は独占でやりますけれども、発電、送電、販売は競争します。

逆にこれを見ると、ネットワーク系は公共的な色彩がより強いということなんです。みんなで使えるような施設になっているということ。そうすると、今までの公益事業概念、さらに公的な色彩が強くなるので、その中で道路あるいは道路を供給していくシステムと、いかに親和するかということは、より重要になってくるのではないかなと思っています。光ファイバーのネットワークは電気通信も同じですね。

さらに言うと、水道、下水道なんていうのはより公共的なものですから、そういったネットワーク系を道路行政としていかにサポートしていくかって、すごく重要な道路の役割だと思うので、そういった観点から見ていただきたいなと思います。最後のは感想です。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

山本先生、お願いします。

○山本委員 私は専門が行政法という法学の分野なものですから、その観点から3点ほど申し上げたいと思います。

1つは、これを具体的に推進していく上では、利害関係を持っている方の意識を高めていただいて、協力をいただかなくてはいけないということがあります。そのためには、どういう具体的な仕組みを考えていくかということが重要ではないかと思います。都市計画あるいは、もう少し広くまちづくりのための制度、あるいは最近のはやりで言いますと、エリアマネジメントとかいうことがあります。あるいは都市計画以外、先ほど防災計画の話が少し出ましたけれども、関係するいろいろな計画の中に無電柱化という観点を入れて、利害関係者の意識を高め、あるいは協力を求めていくことが必要ではないか。そのための具体的な施策を考えていかなくてはいけないのではないかとということが第1点です。

第2点は、もう少しハードなことになりますけれども、先ほどの無電柱化の推進に関する法律の11条に道路占用の話が出てまいりました。最初の御説明で申しますと、資料3の17ページでしょうか、道路法の37条の道路占用の禁止の規定について御説明がございました。無電柱化推進法の11条は道路法の37条をもう少し活用していくことを指示するような規定になっております。37条の運用状況を細かくは存じませんが、先ほどの話ですと、現在のところでは緊急輸送道路に関して道路法の37条を使っているということなのですが、道路法の37条はもう少し広く使えるはずで、交通が著しく輻輳する道路、幅員が著しく狭い道路が対象になっていますので、今後、このあたりをどのように使っていくのかということを検討する必要があるのではないかと思います。

他方で、無電柱化推進法の11条では、災害の防止とか、良好な景観の形成等がかなり広く含まれていますが、恐らく37条の中で読み込むには若干限界がある部分もありますので、長期的には制度自体を少し考え直さなくてはいけないということが出てくるのかもしれないと感じました。

第3の点は漠然とした話なのですが、先ほどからコストの話がいろいろ出ておまして、コストのことを考えますと、無電柱化というときに、極めて短期間に進めるということは現実に難しいだろうと思いますので、長期的なロードマップを具体的に描いていくことが、コストの面で折り合いをつけながら無電柱化を進めていく上では必要なのではないかと思

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。

先生方の御意見は、私としても大変勉強になりましたし、私も似たようなことを思うところがありますので、私からも3点ほど追加をさせていただきます。

1つは、全部やるかどうかという議論もありましたが、このメリハリをどうつけるかというのは、方向性にかかわりますから、早い時期に考えていただきたいなと思います。推進計画がつくられる中ではっきりしてくることもかもしれませんけれども、この会議の中でも、どういうところがターゲットなのかというところは議論すべきだと思います。

例えばワシントンD.C.なんてありますけれども、あれはアメリカの首都ですが、住宅地なんか、ちょっと郊外へ行ったら電信柱はいっぱい残っていますよ。中心部は何もないですけれども、まだ残っているところがある。もちろん全てをやろうとしているわけじゃないんだけど、どこが優先順位は高いんだというところは、ぜひはっきりしたい。

2点目は、37条とか11条が出てきていますけれども、この法律のたてつけで言うと、先ほど松原先生からも出てきましたが、実際には1000円のお金で民地内に立っている電信柱っていっぱいあって、それが国道のところであるかどうかわからないんだけど、道路空間の中では仮に規制ができて、その側近に立っているような状態が仮にあるとすると、防災面だとか、景観面なんかでは全く効果がないということです。そういう意味で言うと、まさに地域の方々とか、もちろん事業者もそうだけでも、全体で連携をとっていくような仕組みというのか、何かが必要なんですよ。

私の言葉で言うと、無電柱化推進計画は国全体の方向性を定めていく非常に重要な計画であるけれども、一方で各地域に落とし込んだときに、各地である種の計画があり、実践ができると、実行ができるための計画的枠組みというのかな、この制度ですね。その中で各地域として、あるいは、それが市町村であるのか、もっと小さなコミュニティなところかわかりませんが、そういう中でいかに円滑に実現に向けていけるかという、その制度。

この中には、もちろん前提となるような先ほどの評価だとか負担だとか、いろいろなものがある程度ははっきりしていることも必要になってくるけれども、最終的には個々に落とし込んで実現するための仕組みづくりみたいなものも一定程度は構想しなければいけないんだけど、それをみんな電力会社とか通信会社にやってねというのもどうかと思うし、道路という関連するところだと、今までさまざまな経験があり、知見があり、そういうことができる場所ですから、そういうところについても検討していけるということは重要だなと思いました。

長くなりましたかね、以上です。

さまざまな御発言がありましたので、事務局あるいは関連する方々から御発言をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○森山環境安全課長 ありがとうございました。

二村先生から、コストの話だとか、従前の方法、新しい方法、メンテナンスというのがございました。質問の中で、無電柱化を全国やっていくのかということでございます。先ほど屋井委員長からございましたけど、法律でどうだというのは書いていないんですけれ

ども、現実には120万km道路があって、無電柱化しているのが9000km、道路延長は両側ありますので、割る2の5000kmなんですね。だから、現状は120万のうち5000kmしか埋まっていない。しかも、30年かけてやっているわけですので、いきなり120万というのは考えにくいので、メリハリつけて、どこが重要かということになるかと思えます。そこら辺もこういった議論の中で整理したいと思っております。

それから、軒先配線と裏配線がゴールかということがございました。最後、そういうところは地元で決める話かもしれませんが、ゴールとも言えるし、あえて道路の下に埋めるというのもあるかもしれません。若干価値観はあるかもしれませんが、無電柱化という面ではゴールであると思うので、そこは議論の中で考えようと思っております。

松原先生から、特になぜ進まなかったかという話の中で、電力側、埋める人のモチベーションです。道路側が埋めなければだめというだけではなかなか進まないこともありますので、そこら辺の仕組みづくりといいますか、そこら辺が今回の勉強会の中でも大きなポイントだと思っております。

山内先生から、特に費用負担の関係で、ユーザーなのか、税金なのか、受益者かというところもございまして、そうはいつでも公共側の役割があると。特に発送電分離の場合には、ネットワーク自体に公共性がありますから、そういったことも加味しながらやっていくべきだということも参考にしながら検討していきたいと思っております。

山本先生からは、具体的な推進する上での仕組みづくりですとか、特に11条を踏まえた道路整備の仕方とか、ある意味、法律に書いてあるんだけど、使えていないところがあったんですね。道路が狭いとか、輻輳している、または災害時の観点と、災害時の条項を使っていたんですけども、それ以外は使えていないというのがありますので、そこら辺も重要なポイントと考えていきたいと思っております。

以上でございます。

○鎌原路政課長 多くの先生方から道路の占用制度について御指摘をいただきました。電柱が道路に立っているものですから、占用制度を有効に活用していくことは大事なことだと思っております。

松原先生、山内先生から占用料について御指摘がございました。事実関係を申し上げますと、大都市部で電線がケーブルとして3つ、4つかかっているような電柱は、1本当たり2100円となっております。大都市部の第二種電柱と呼んでいるものですが、2100円となっております。1本当たりの値段でございますので、例えば1kmにしますと、一般的には30m置きに電柱は立っていると申し上げましたけれども、計算すると、7万円ぐらいかなと思っております。この春からは、4月1日からは若干の値上げということで、現行2100円のを2400円に値上げするようなことを準備しております。

インセンティブを働かせるために地上と地下で差を設けるべきという御指摘をいただきました。もともと占用は道路使用の対価ということで、基本的に一般的な土地利用の場合の賃料相当額と、普通の土地の場合はどうかということをご参考にして決めさせていただいておりますけれども、地下に管路などを入れる場合には、本来の賃料相当額の9分の1に減額をしております。そういう意味では、地上と地下では相当の差を設けておるところでございます。

一方で、地上に電柱を立てる場合に、これも先生から御指摘がございましたけれども、

それによって交通に影響が出ているのではないかということもございますので、そういったものもきちんと料金の中に反映すべきではないかという御意見も審議会からもいただいておりますので、今後、占用料のあり方については、そういったことも踏まえて検討させていただきたいと思っております。

それから、占用制限でございます。国では去年の4月から直轄の緊急輸送道路について電柱の新設を原則禁止するという措置を講じてございます。冒頭説明しましたように、緊急輸送道路もネットワークですので、地方道も含めて機能するものでございますので、私どもとしても、これまで地方公共団体にも説明会などで国の取り組みを周知して、同じような足並みをそろえて対策を講じていただくように働きかけてきたわけでございます。神奈川県とか東京都で条例化の動きが出ておるようでございます。今後こういったことをしていきたいと思っております。

山本委員から、緊急輸送道路のみでなくという御指摘もいただいております。現状、緊急輸送道路でやってございます。基本的に緊急輸送道路では一律禁止ということでございますが、緊急輸送道路以外は全くやらないということではなくて、個別の状況ですとか、道路の幅員の関係なども制限が可能かどうかということはあるかと思っておりますので、今後、そこは勉強させていただきたいと思っております。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

進行の不手際というか、活発な御意見もいただいた関係上、時間がほぼ12時になってまいりました。済みません、5分ほど延長させていただきます。

○屋井委員長 手短に、次の議題に入らせていただきます。検討の進め方ということですので、よろしくをお願いします。

○蓮見分析官 資料5でございます。検討の進め方について説明させていただきます。

本日、1回目でございます。この3点について御議論をいただいたところでございます。2回目以降は、関係者からのヒアリングをさせていただきたいと考えております。無電柱化は電線管理者をはじめ、直接間接に関係する方がおられますので、呼び掛けて話をお伺いしてはどうかと考えてございます。ヒアリング対象については、委員長と御相談をさせていただきたいと考えてございます。

その後、委員の先生方からいただいた御意見、またヒアリング結果を踏まえて論点を整理いたしまして、この春までに、当面の取り組みでございしますが、短期的に講ずべき施策を御議論いただきたいと考えてございます。その後、中長期的に講ずべき施策についても検討していきたいと考えてございます。施策の方向性について提言的なものがいただければと思っております。

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。

何か御質問等ございますでしょうか。――よろしいでしょうか。それでは、当面、書いてある内容で進めさせていただきたいと思っております。

きょうは、これで議事が全て終了しました。どうもありがとうございました。初回から活発な御意見をいただきました。激論をいただきました。

マイクをそちらにお返ししますので、最後、よろしく申し上げます。

○森山環境安全課長 どうもありがとうございました。

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。それから、次回以降の日程については、改めて調整した上で御連絡したいと存じます。

以上をもちまして、第1回無電柱化推進のあり方検討委員会を終了いたします。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —