

第8回 無電柱化推進のあり方検討委員会

平成30年7月6日

○蓮見交通安全政策分析官 おはようございます。定刻になりました。本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまより第8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。

○蓮見交通安全政策分析官 開会に当たりまして、道路局長の石川より御挨拶させていただきます。よろしく申し上げます。

○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。

本日は、委員長の屋井先生を初め委員の先生方におかれましては、大変お忙しい中、また足元の悪い中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。日ごろから道路行政に対して御指導を賜っておりますこと、改めて御礼を申し上げます。

申し上げるまでもなく、無電柱化については「道路の防災性能の向上」「安全・快適に利用できる通行空間の確保」「良好な景観形成」という大きく3つの観点から重要な施策でございまして、国土交通省としても、諸外国に比べて大きく立ち遅れた状況にある無電柱化の推進に鋭意取り組んでいるところでございます。

このような中で本委員会は、一昨年末に無電柱化の推進に関する法律が成立しまして、それを受けた形で今後の無電柱化推進のあり方、方向性を検討するために設置させていただいたものでございます。これまで7回にわたり委員会を開催し、精力的に御議論いただきまして、昨年8月に中間とりまとめとして御提言をまとめていただいたところでございます。改めて、これまでの経緯に感謝を申し上げます。

その後、この中間とりまとめを踏まえて無電柱化の取り組みを進めてきたところでございますが、今国会におきまして、歩道上の電柱が安全で円滑な歩行者の通行の支障になっているということから、道路法37条の占用制限に「幅員が著しく狭い歩道で、特に必要な場合」を占用制限として追加するなどの法改正を行いました。これは3月30日に法律が成立したものでございます。

また、4月6日には、2020年度までの3年間で1,400kmの新たな無電柱化の着手を目標とする初の法定計画となる無電柱化推進計画を策定したところでございます。年間の着手ベースで言いますと、今回は過去最高レベルまで回復させようということでございます。計画には、占用制限制度の的確な運用として、防災だけでなく、安全・円滑な交通確保の観点からの活用、既存電柱についての検討、道路事業等にあわせた電柱の新設抑制・撤去なども盛り込んでおります。さらには、今年度予算におきましても、電線管理者による単独地中化への支援制度でありますとか、低コスト手法を採用する事業への交付金の重点配分など、新たな取り組みもスタートさせたところでございます。

本日の委員会は約1年ぶりの開催となるわけでございますけれども、無電柱化の推進に

関する最近の動向を御報告させていただきますとともに、占用制限の的確な運用の一部について御審議をいただくという予定でございます。どうぞよろしく願いいたします。

○蓮見交通安全政策分析官 ありがとうございます。

○蓮見交通安全政策分析官 本日の資料の確認でございます。お配りしている議事次第の下に配付資料一覧がございます。資料は1から4まで、参考資料も1から4まで配付してございます。不足等ありましたら、御連絡いただければと思います。

○蓮見交通安全政策分析官 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 委員長を仰せつかっております東工大の屋井でございます。

早いですね、もう一年たってしまったということです。中間報告以降、計画づくり、そして、今日に至るまでの無電柱化推進を先頭に立って進めてこられた道路局を初めとする国土交通省あるいは関係の方々に、まずは敬意を表したいと思っております。どうもありがとうございます。

一言だけ。私は先月2回、ベトナムとモンゴルに用事で行ってまいりました。御存知のように、ホーチミンはかなり無電柱化が進んでいます。一方で、巨大なトランスが道路上に鎮座しているというすごい光景を見ることがあります。我々のところは、いかに地上機器等も小さくしようかと非常に苦心されているところであります。

一方で、モンゴルへ行って驚きましたのは、ウランバートルの中心部はほとんど電柱がない。中心部を超えるとゲル地区ですから、全く状況は違うんですけども、ほとんどないんです。ところが、早い時期に無電柱化を全体として進めていますから、後から来た通信とかケーブルテレビなんですよね、通信系のネットワークを張る場所がないので、驚くことに道路の街路灯が電信柱がわりになっているという状況があります。

いろいろな国にいろいろな状況があるというのを私も関心があるものですから見るにつけ、我が国は我が国なりの歴史的背景の中で、電柱が狭いところまでいっぱいありますけれども、安全面も含めて、これにいかに速やかに対応していくかという時期だと思っております。その点が今日も特に中心課題となってきますが、委員の皆様のお協力を得て進めてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いしたいと思っております。どうもありがとうございます。

○蓮見交通安全政策分析官 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ますので、よろしく願いいたします。

○蓮見交通安全政策分析官 議事に入ります前に、資料1に委員会の規約を配付させていただいておりますが、道路局の組織改正によりまして、第5条の事務局が「路政課及び環境安全・防災課」と、課の名称が変更になってございますので、御報告させていただきます。

この先の議事は屋井委員長に進行をお願いしたいと思います。委員長、よろしくお願ひいたします。

○屋井委員長 早速であります、議事（１）の報告事項がありますので、無電柱化の推進に関する最近の取組ということで御説明をお願いします。

○清水地域道路調整官 資料２に従って説明させていただきます。主に昨年８月以降の国や地方公共団体の取り組み状況を中心に無電柱化の動向を御紹介したいと思います。

おめくりいただきまして、１ページ目は一昨年１２月に成立しました無電柱化の推進に関する法律でございます。振り返りでございますけれども、見ていただきますと、左側真ん中のあたりに国の責務等ということが書いてございまして、国や地方公共団体の責務が書かれるとともに、事業者の責務として道路上の電柱・電線の設置抑制・撤去、技術開発などが法律に定められております。

主な施策としては、右側に赤い箱がございまして、本日、特に御議論いただくところにもかかわりますのが３．と４．あるいは６．というところであります。「３．国・地方公共団体による必要な道路占用の禁止・制限等の実施」、「４．道路事業や面開発事業等の実施の際、関係事業者は、これらの事業の状況を踏まえつつ、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去を実施」、そのようなことが書いてございます。それを実施していくために、「６．無電柱化工事の施工等のため国・地方公共団体・関係事業者等は相互に連携・協力」していこうことが法律に書かれております。もう一つ、法律にありますのは、左側の赤い線で囲っている箱ですけれども、「無電柱化推進計画（国土交通大臣）」を関係する省庁や事業者の調整を踏まえてつくることが法律に定められております。

おめくりいただきまして、２ページ目は、その法律に基づいて初めてつくった無電柱化推進計画の概要でございます。本年の４月６日に国土交通大臣決定をしております。あり方委員会の中とりまとめでも「脱・電柱社会」というタイトルをつけさせていただきましたが、その考えを取り入れまして、基本的な方針の取り組み姿勢にも「脱・電柱社会を目指す」ということを書かせていただいております。進め方として、適切な役割分担を行うこと等々、あるいはどういった道路で無電柱化を進めていくのかといったところを書いてございます。右側に目標を書いてございます。計画期間が２０１８年度からの３カ年としておりまして、この３カ年の間に約１，４００kmの無電柱化を進めるということを目標に掲げております。

次のページをごらんいただきまして、それを実現するための具体的な施策ということで。例えば１．で、多様な整備手法を活用しましょう。後ほど紹介しますが、浅層埋設や小型ボックス活用埋設方式の活用、あるいは直接埋設の技術開発を進めることなどを書いております。また、先ほど紹介もありましたが、３．占用制度の的確な運用ということで、「安全・円滑な交通確保の観点から新設電柱の占用制限措置を検討し、措置すること」、「既存電柱の占用制限について検討し、措置すること」、「道路事業に際し、既設電柱の撤去等を行うための運用方針の策定、道路法令の改正を検討」などを具体的に施策として掲げております。

めくっていただきまして、4ページ目です。先ほど局長の挨拶にもありましたが、3年間の1,400kmという計画は、年当たりで言いますと、過去のピークをやや上回る程度の目標ということで、高い目標を掲げているところでございます。

おめくりいただきまして、5ページ目です。低コスト手法の取り組みということで、左側から浅く埋める浅層埋設、小さな箱に入れる小型ボックス活用埋設方式の2つについては、29年3月に手引きを出しておりまして、現場での普及に努めているところであります。さらに一番右側は直接埋設方式ということで、ケーブルを管に入れなくて、そのまま土の中に埋めてしまおうという手法であります。これを実行していくための実証実験を昨年度、実施しております。次の6ページ目は事例の御紹介です。新潟県見附市の「ウェルネスタウンみつけ」という住宅開発ですけれども、こういったところに浅層埋設や小型ボックス活用方式が導入されています。

7ページ目は現在の状況でございまして、右下の写真にありますように、既に工事が終わり住宅の販売も始まっているところであります。ここで使っております小型ボックスの写真が左上にあります。このような水路ボックスのようなところに電線をまとめて入れまして、低コストに整備をしているということでございます。

続いて、8ページ目は京都の先斗町でございまして。右下の写真を見ていただきますと、非常に細い街路であるということがおわかりいただけると思います。両側にお店がたくさんございますので、電力需用、通信需用も非常に大きいところですが、従来の電線共同溝であれば、左下のように、もともと入っているガスパイプや水道と当たってしまうので施工ができないというところでありましたけれども、小型ボックスを使うことによって無電柱化を実現するというところで、施工されているところでございます。9ページ目は実際の施工状況の写真であります。この細い道の中に、このボックスを入れていくことで無電柱化を実現するということが取り組まれています。

10ページ目は直接埋設の実験の状況でございまして。京都大学の前の一般に今も利用されている市道を使いまして、電線を直接埋設する実験をしております。この実験によりまして、実際にどのように施工すればいいのかという施工方法の確認、あるいは埋めた後、ケーブルが損傷していないのか、ケーブルの上の舗装が傷まないのかといったところを確認しております。また、ケーブルの位置がわかるようにするロープマーカ、ポールマーカといった地中探査システムの実験も行っております。いずれも、おおむね期待した成果が得られているところでございます。

11ページ目は予算、事業の話でございまして。今年度より官民連携無電柱化支援事業を立ち上げております。例えば左側の図にありますような歩道に電柱が立っているところでバリアフリー事業をやりましょうということを道路管理者で行うときに、せっかく事業をやりましますので、あわせて電柱を撤去していただいて電線を地下に埋設する。電線管理者が単独で地中化をやっていただけたときに、一定の補助をしようという取り組みでございまして。

12ページ目はPFIでございまして。電線共同溝事業は本体工事の期間に予算のピークが立ってしまいます。左下の図のように、工事のときに非常にお金がたくさん要することになります。今後、無電柱化を拡大していくためには、特に自治体においてこういった予算の平準化が必要になってまいりますので、予算の割賦払いという形ができるようにPFIを導入しております。また、PFIで民間活力を使いますので、民間の技術やノウハウ

ウを生かしていこうということでございます。今後、無電柱化のPFIを進めていただく先例として、まず直轄国道の2地区で取り組みを始めたところであります。右下の表にございますけれども、島根県安来市と愛媛県松山市におきまして、BTO方式でのPFIの契約を済ませておりまして、これから施工が進められると予定しております。

13ページ目をごらんください。先ほど局長の挨拶でもありました法改正の御紹介であります。右側の上の写真を見ていただきますと、歩行者が歩道を歩き切れなくて電柱のところで外にはみ出たりしている写真がございます。現在、電柱の占用を制限する法律の中には、災害時の被害拡大防止という目的や車両の能率的な運行確保という目的の占用制限はできることになっているんですが、写真のように、歩道上にある電柱の占用を制限するという仕組みがございませんでした。それをできるようにしようということで法改正をしております。下の箱にありますように、「幅員が著しく狭い歩道について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合」ということを追加しております。

14ページ目が具体の条文でございます。下側の箱をごらんいただきますと、一、二、三号と要件が並んでおります。一号と三号は今国会前からございまして、車両の能率的な運行を図る、あるいは災害時の被害拡大を防止するという目的がありましたが、今国会において二号を追加しております。この一、二、三号に該当する道路がどのようなところと考えるべきかということを本日、後ほどの検討事項で御議論いただきたいと思います。とっております。

めくっていただきまして、15ページ目です。こちらは今申し上げた占用制限の実績でございます。緊急輸送道路等を中心に、国あるいは都道府県、市町村で占用制限をかけているところが伸びてきておりまして、現在、約5万kmにおいて新設電柱の占用を禁止する措置が実施されているところでございます。16ページは、その具体の地方公共団体等をお示ししているところで、まだまだ一部の地域にとどまっているので、これの普及が必要であると考えております。

17ページ目は自治体の取り組みの御紹介であります。無電柱化を進めていくために条例の制定も促進すべきであるということであり方委員会でも中間とりまとめをいただいております。つくば市や東京都で無電柱化条例は29年6月までに出ていますので、あり方よりも前に出ているものでございますけれども、18ページをごらんいただきますと、それに続いて、白馬村ではことしの6月に条例が制定されております。また芦屋市では現在パブリックコメントを実施されておりまして、いずれも村や市の無電柱化の推進に関する責務を明らかにするとともに、計画を策定することなど精力的な取り組みを行うことが条例で定められております。

19ページ目は推進計画でございます。国の推進計画は本年4月にできましたが、法律上、各地方公共団体においても推進計画の策定をすることが努力義務となっております。大阪府でつくられた計画の概要が19ページでございますけれども、どのような道路で優先的に無電柱化に取り組むのか、そのためにどういう方策をとるのかといった方針が定められております。

20ページは芦屋市でございます。この計画の中で整備方針に沿った優先順位づけをされておりまして、短期目標の10年以内に着手する路線と、10年、20年先に着手を目指す中期目標路線といったところを推進計画で定められております。

主に前回の8月以降の国・自治体の取り組みを中心に無電柱化の動向について御紹介さ

せていただきました。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

ただいま御説明いただいた資料ですけれども、何か御意見、御質問ございますでしょうか。

簡単な質問だけ一点です。見附市の事例で施工状況なんかもありまして、従来非常に深かった特殊部を浅くしていますね。6ページに見直し後の浅くしたのがあって、29年10月の施工状況を撮影した写真があります。これで見ると、はっきりわかりませんが、特殊部のトランス類が設置されているようにも見えるんですが、設置されているとすると、この高さはかなり高い。これは新潟県だよ。これが従来よりも高くなっちゃっているのかどうかということを知りたいんです。

すなわち、地下部を浅くすると意外に高くなっちゃうみたいのが先斗町の例なんかでもあるんですけど。この場合もそうなっているのか。あるいは全体の高さは抑えられているのか。そのあたり。この質問は細か過ぎたかな。もしお答えできればということなんですけどね。そこら辺は一つの課題なので、そういうことも含めて全体をコンパクトにしていこうということが求められているということをお願いいたします。

どうぞ。よろしいですか。

○鈴置委員 確認ですが、12ページにありますPFIは共同溝の管理で、電線とかケーブルの管理ではないですね。

○清水地域道路調整官 国が電線共同溝事業を直轄事業として整備するときにPFI事業としてやっていただいているので、つくっているもの、管理するものは電線共同溝本体でございます。

○鈴置委員 こういう共同溝の寿命は、大体どのくらいを前提とされているのでしょうか。

○清水地域道路調整官 電線共同溝法の中で想定しているのは40年だったか、もうちょっとなのか、正確に記憶しておりませんが、そういう想定で建設負担金をいただいております。実際にはコンクリート構造物ですので、その場所の状況とかメンテナンスの状況によると思いますけれども、さらに長くなることもあるかと思っております。

○屋井委員長 よろしいですか。

○久保田委員 16ページの新設禁止措置の件で、私ははっきり都道府県は全てこういうふうに定めていただいているんだと思い込んでいたんですけれども、改めて伺うと、半分ぐらいですよね。これを定めておられないところの定めておられない理由が何かありましたら教えていただきたいんです。

○蓮見交通安全政策分析官 30年度にやるスケジュールで動いているという県も相当ございますし、緊急輸送道路自体の見直しの作業をやっていますという県もございました。いずれにしても、早く水平展開が図れるようにやっていきたいと思っております。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

細かいことを言うと、禁止されているんだけど、実際には道路用地に隣接する民地に立っているみたいなケースが残っているんじゃないかと思うんです。そのあたりの調査とか、検討とか、そこら辺も必要じゃないかと思うんです。よろしいでしょうか。――お願いします。

ほかはよろしいでしょうか。——どうもありがとうございます。

○屋井委員長 議事は次にまいりまして、(2)、本日の検討事項ということで、①から入っていくんですね。よろしくをお願いします。

○清水地域道路調整官 資料3をごらんいただきたいと思います。先ほど御紹介しました道路法37条の関係です。

1 ページ目をごらんください。無電柱化法で言いますと、第11条に書いてございまして、「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。」ということで、道路法37条を使いなさいということが書かれております。

下に37条がございまして、「道路管理者は、次に掲げる場合においては、第三十三条、第三十五条……」とございますが、これはいわゆる義務占用と呼んでいるものであります。占用申請が出た場合、基準を満たす場合は許可しなければならないという規定でございますが、この規定にかかわらず、区域を指定して道路の占用を禁止し、また制限することができるということが書いてございます。

一号が主に車両のことでございまして、「交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合」、二号は狭い歩道のことでありまして、「幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合」、3番目が防災で、「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場合」、この3つが37条に書かれております。

2 ページ目は無電柱化推進計画において位置づけている内容でございます。アンダーラインのところですが、国は「新設電柱に係る占用制限措置を安全・円滑な交通確保の観点からも講じることを検討し、措置を講じる。」ということで、防災の関係では占用制限の実績がございませけれども、それ以外のところでもしっかり使うようにということを推進計画にも位置づけております。その下段で、「既設電柱の占用制限について、……具体的な措置について検討し、措置を講じる。」ということにしてございます。

3 ページ目をごらんください。一、二、三号それぞれについて御議論いただきたいところでございます。一号について、現在のところ施工実績はございません。これを実行していくに当たっての論点として、法律に書かれております「交通が著しくふくそうする道路」あるいは「幅員が著しく狭い道路」とはどのような道路であると考えべきか、「車両の能率的な運行を図るために特に必要がある」というのはどういう場合を言うのか、そのあたりが論点になると考えてございます。

おめくりいただいて、4 ページ目です。交通が著しくふくそうする道路についてです。イメージとしては、下の写真にありますように、電柱が路側帯に鎮座して歩行者が通行できない。あるいは、路側帯はありませんけれども、電柱が道路の端にあるものの、その横を歩行者が当然歩きます。そうすると、車がそれをさらによけてセンターラインを超

えているのがわかるかと思います。このように歩行者が路側帯からはみ出すなどによって、車両の速度の低下や車両の曲行、歩行者と車両の接触のおそれが頻繁に生じている道路は、ふくそうする道路とみなしてよいのではないかと考えております。

5 ページ目は幅員が著しく狭い道路でございます。これは幾つかのパターンがあるかなと考えております。1 つ目は、下の写真にありますような、いわゆる細街路、細い道でございます。4 m ないような道です。これは主に昔からある道路でありまして、建物を建てる時に、いわゆる接道条件ということでセットバックして4 m 確保しようと、あるいは確保している途中の道路なんですけど、こんなふうに道路の真ん中に電柱が残っている場合がまれにございます。建物はセットバックしたんですけど、電柱がもとの場所のままに残っているために、せっかくセットバックして道路を広げたにもかかわらず、救急車も消防車も通れない道路が狭いと言っていいのではないかと考えております。

めくっていただきまして、6 ページ目です。幅員が4 m はあるんですけども、5.5 m はないような幅員ということなんです。5.5 m といいますのは、我々、道路の一次改良とよく言うんですけども、車両がすれ違える幅として5.5 m という改良をしております。この改良がまだできていないような道路なんですけど、実態としては、車の通行がございまして、すれ違いが必要な場合が出てきますが、すれ違いが非常にしにくい。特に電柱があると、その手前で対向車が通り過ぎるのを待つということが起きている道路がございまして。

続いて7 ページ目をござらんください。今度は、5.5 m はあるんですけども、例えば7 m はない道路ということでございます。一次改良はされているんですけど、7 m がいない。これはどういう意味かといいますと、道路構造令という道路をつくる時の基準がございまして。ちょっと細かいのですが、下の表を見ていただきますと、第4種の道路と書いていますが、いわゆる都市部の一般道を第4種と言っております。市町村道ですと、500台から1万台の間は2級もしくは3級という区分になります。2級、3級の道路でありますと、真ん中の表で、車線の幅員は安全・円滑に通行するためには3 m 必要ですよというふうに基準がございまして。また、道路の端の路肩というのがございまして、それが両サイド50cm ずつ必要だということになってございまして、500台から1万台のような交通がある市町村道は7 m の幅員が必要ですよという基準になっております。それがいないような幅員の道路ということをごここでは言っております。

右側にイメージの写真がございまして、5.6 m の幅員で、一応すれ違いはできるんですけど、電柱が立っておりまして、このパトカーが電柱の手前で車が通り過ぎるのをずっと待っております。右側にマスクをかけた歩行者がいらっしゃるんですけども、道路で歩き切れなくて、たまたま民地が空地みたいになっていますので、そこを歩いています。このように、本当に道路としての機能が果たせていないというところも狭いと言えるのかなと考えてございます。

続いて、折り込みでA3の紙になっている8 ページ目です。今のをまとめて表にしております。一番右側にシェアというのを書いております。市町村道の幅員のデータはなかなかないんですけども、たまたま持っている自治体を14市町、見つけまして、幅員構成を調べてみたところ、4 m 未満の道路が3割、4 から5.5 m が3割、5.5 から7 m も2割ちょっとぐらいのシェアになっているということでございます。

以上が狭い道路の考えでございます。

9 ページ目をごらんください。そうした道路の中で、「車両の能率的な運行を図るために特に必要な道路」はどう考えればいいのかということでございます。能率的な運行という言葉はどうとらえるかなんですが、道路の種類や機能あるいは交通状況を踏まえ、相対的に決めていくものなのかなと考えております。

具体には、①にありますように、電柱があるために緊急車両が通行できない。先ほどの電柱が真ん中にあった場合は時速何キロだろうと一切通れないから、これは明らかに能率的ではないだろうと思います。②に書いています、すれ違い待機が頻繁に発生するような道路も対象でしょう。

それから、③です。歩行者が非常に多いところは、本来でしたら、車は幹線道路に迂回させるという施策が重要かと思うんですけども、ネットワーク上、迂回が困難で車両を通さざるを得ないなど交通の安全を確保する必要がある道路も、能率的なものには安全という概念も入っているだろうと考えて書いてございます。

そして、4 番目は、わかりやすいですけども、まさに国道や県道、あるいはバスが通る路線といったところは円滑に走行する必要がありますので、そういった幹線道路なども対象だろうと考えてございます。

以上が一号のことでございます。

10 ページ目は二号の歩道でございます。この二号は「幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要がある場合」ということでございます。こちらが法改正したばかりですので、施行実績はございません。論点としては、「幅員が著しく狭い歩道」とはどういう道路なのか、「歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要がある」とはどんな場合かということかと考えております。

めくっていただきまして、11 ページ目です。歩道の幅員ですけども、下に漫画がありますが、バリアフリーの観点で決めております基準で「道路等移動円滑化基準」というのがございます。こちらでは車いすがすれ違える幅を 2 m と考えておりまして、この 2 m がバリアフリー上、必要な基準だとしております。歩行者の交通量が多い場合は 3.5 m という基準もあります。こうした基準を満たさないような歩道は狭い歩道だと考えていいのではないかと考えております。

12 ページ目は「歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要がある」というのはどういう場合かということです。①にありますように、福祉施設等に通じる経路、いわゆるバリアフリーの必要な道路、あるいは通学路、商店街、観光地など、歩行ニーズの非常に高いところが対象ではないか。あるいは、②のように、通行量が多くて歩行者や車いす、ベビーカーが車道にはみ出していたり、すれ違いが頻繁に起きているような道路は特に必要があると考えていいのではないかと書いております。

13 ページ目は防災の観点の第 3 号でございます。「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。先ほど御紹介しました約 5 万 km について、新設電柱の占用を禁止する措置については実施されております。緊急輸送道路等と言いましたが、東京都では緊急輸送道路のみならず、都が管轄する道路全線において禁止措置をされています。災害の被害拡大防止のためには緊急輸送道路のみならず、全て必要だと都の方で判断して、そういう禁止措置を講じられています。論点としては、こうした緊急輸送道路以外に防災上の観点から占用制限をかける必要がある道路

は、ほかにどういう道路があるかということかと思っております。

めくっていただきまして、14ページ目はそれを例示しております。例えば避難路です。地域防災計画において自治体が指定する避難路であるとか、原発の避難路、津波避難経路、あるいは自治体で都市計画マスタープランなどにおいて防災上必要な道路として位置づけられている道路などが対象になるのではないかと考えております。

15ページ目から例でございます。これは杉並区の緊急道路障害物除去路線ということですので。下の図を見ていただきますと、緊急輸送道路は黒い線が入っております、都道が濃いオレンジ色が入っておりますが、それ以外に薄いオレンジで太い線が入っております。これは杉並区の救援活動施設を結ぶ道路でありまして、区の地域防災計画におきまして緊急道路障害物除去路線という指定がされています。救援活動施設に届くラスト何メートルというところを指定している。こういった道路も占用制限をかける必要があるのではないかとということで例を示させていただいております。

16ページは鎌倉市の津波避難経路であります。鎌倉市津波避難計画が策定されております。その計画の中で津波浸水想定区域から区域の外あるいは避難ビルに避難するための経路ということで指定されております。こうしたところで電柱が倒れていて、いざ避難しようとしても行けないということにならないように指定しておくことが大事ではないかということですので。

杉並区と鎌倉市の例を紹介しましたが、念ため申し上げますと、両自治体が37条の制限をかけると既に判断されたわけではございませんけれども、我々として、このようなところは大事ではないかと、自治体で策定されているものについては、しっかり制限をかけていくべきではないか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 御説明、どうもありがとうございました。

ただいまの資料について御意見、御質問、いかがでしょうか。

○天野委員 日大におります天野でございます。

しょうがないなという気もするんですが、無電柱化の推進に関する法律では、その目的で、1ページ目ですけれども、「災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保」の2つについては37条の占用禁止が出たんですが、私は景観専門なので、3番目の「良好な景観の形成」については37条の占用禁止に今回は入らなかったという意味か、将来も入らないと思ふべきなのか、今回たまたま入らないんだけど、将来的には3番目の目的もちゃんとここに入っていく方向性なのか、入らなかった理由と将来的なものと両方を教えていただけませんか。

○清水地域道路調整官 将来的に入る、入らないことが確定しているわけではないんですけども、私どもで考えておりますのは、先生が御指摘のとおり、景観の観点からも無電柱化は非常に重要だと思っております。現場では、例えば重伝建地区とか観光地なんかで関係者あるいは地域住民の方々と合意形成を図りながら、電線共同溝もありますし、軒下配線とか裏配線とかいろいろ協力をいただきながら無電柱化をしているところであります。一方、道路法37条は、もともと電気や通信といった公益的な事業に対して、いわゆる義務占用として制限を課すものなので、特に必要なところということでやっております。

ですので、これまで実施しているところは、まず防災ということで緊急輸送道路をやっ

ておりますし、今回拡大していこうとしているのは安全・円滑な交通の確保ということで、命に直結しているとか、そういったところを優先的にやっていると考えております。

今は緊急輸送道路しかできていない、それもまだ半分ぐらいしかできていない状況ですので、そういったところをしっかりとやっていきながら、先ほどの先斗町もそうですけれども、景観のほうは並行して地域の合意形成や地域の協力を得ながら、しっかりとやっていくことが必要かなと考えているところでございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。まずは防災、安全からということでありますね。わかりました。

ほかはいかがでしょうか。

御質問、御意見が出る前に、私のほうから雑談とは言わないんですけども、意見ということで……。

4 ページあたりに「交通が著しくふくそうする道路の運用」ということで、今回やろうとしていることは、その条件を明確にしていこうということですから、それで進めればいいんですけども、関連する話として、お聞きいただければと思います。

こういう道路で電信柱をなくしたときに、交通の運用がそのままだと、安全は最終的には確保できない。皆さん、そういうふうに思いますよね。例えばこういう狭幅員道路でセンターラインがあって、自動車を中心になっているみたいなのは、電信柱がなくなれば、もっと速いスピードで行けるといふ誤解をドライバーに与えたりするわけです。

言うまでもないんですけども、電信柱をなくすということと道路そのものの安全を恒久的に確保することの関係性は非常に深いんですけども、必要条件の一つということでもあるので、そのあたりに対するメッセージというかな、手当というかな、それもちょうと考えておかないといけない。条件とちょっと違いますけれども、その点について忘れないでいただきたいなと思います。

ほかはいかがでしょうか。

○久保田委員 ふくそう問題で3 ページの条文を拝見すると、「交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い」と、条文上は「又は」の関係ですけども、よく考えると、両者はかなりかぶるところがあって、特にふくそうという概念には道路が交通量に対して狭いという概念が含まれることが多いと思います。条文上は「又は」だけでも、今回、第一優先にすべきところは、幅員が交通量に対して十分ないところが最優先であるべきだろうと思います。そういう意味では、7 ページのような状況の道路が第一優先なんだろう。

かつ、先ほどありましたけれども、マスクをしている歩行者が民地まではみ出てしまうような、歩行者にとってもかなり問題が大きいところ、さらに交通量で言うと、7 ページのイメージ写真のところだと、日で1,000とか2,000とか3,000とか行くぐらいのレベルじゃないかと思うんですけども、そういった意味では、500というのは対象を広くするわけです。

自治体から見て優先順位の高いところはどこだろうというときの優先順位を決める指針のようなものをつくっていただくとして、そうすると、「ふくそうし、かつ狭い、交通量はうん千台以上から手をつけてください」というのがわかりやすいような示し方をしているだけるといいのではないかと思います。これは意見でございます。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

道路の幅員の狭さだけで決めるということではなくて、そこで実際にどのようなふくそうが起こっているか。交通量というのは一つの指標ですから、そこをしっかりと考えて、オアじゃなくて、アンドというのが一番プライオリティが高いということですね。私もそうだと思います。

一般論になりますけれども、道路の幅員が狭いというだけで電柱は取り除いたほうが良いというのは、考え方としてはあります。けれども、その狭さというものを、ある意味で放置と言わないんだけど、そのままになっている状態のままであるという意味では、道路管理者側の責任も一部ある。一方で、そういうときに、場所によっては条例なんかで、例えば自由が丘の商店街なんかもそうですけど、みずから建てかえのときはセットバックしていく、それで道路を広げていくという住民側の取り組みなんかもあります。

だから、いろいろな努力のある中で問題があるという道は、ぜひ優先的にというマインドは出てきますよね。でも、単に狭いだけというのは、仮に何の努力を誰もしていないとなると、あるいは、そこで問題がそれほど大きくないとすると、優先順位が高いというふうに思えない。今申し上げたような事柄は基準とか条件にしづらい部分なので、結局のところは、交通量幾つだとか、幅員幾つということで一定程度決めなければいけない。

でも、裏にはそういう背景があるので、地元が一生懸命頑張って問題解決に取り組んだからこそ問題が多少少なくなっていて、そういうところは対象にならないというのも残念な気もする。こういう議論はよくありますけど、そこら辺については別の次元だけでも、どういう形で配慮するかというのは必要になるかもしれません。

余計なことまで言いましたけれども、ほかはいかがでしょうか。

○和田道路局次長 お話を聞いていて思ったんですけれども、この資料の作り方がこうなっているので若干誤解を与えたような気もするんです。例えば3ページなんか、この条文のところは、どういう道路ですかという論点の書き方になっているんですね。法律上の書き方は、一回条文を書いて、その解釈を決めたら、よほどのことがない限りなかなか変わっていかないんで、解釈をどうするか。これはなるべくいろいろなものが適用できるように解釈してやるということだと思うんです。

今、お話ししていただいた御指摘は、解釈はそうなんだけれども、いろいろなものが対象になるんだけれども、その中で施策の実行上、どこを優先すべきかという議論だと思いますので、この2つをちゃんと整理して、頭の整理をして対応していきたいなと思います。

○屋井委員長 明確な御回答ありがとうございます。そこら辺をしていただければわかりやすくなると思います。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

歩道なんか、まだ議論が出ていませんが、幅員が狭い道路じゃなくて、幅員が狭い歩道というのがありますね。何ページだったですか。

○清水地域道路調整官 11ページです。

○屋井委員長 このあたり、どうでしょうか。

法律を改正して、この点をはっきり入っているから、それが前提でありますけれども、別途、有効幅員2mとありますから、これが一つの考え方ということなんです。余計なことを言うと議論を混乱させるから、やめておくかな。

ただ、長期的に見ると、2 mというのは歩道であって、道路全体の幅員に対して歩道を広げようということは世界各国で行われている。いわゆる再配分という議論があります。先ほど都市マスの話が出ましたが、特にそういう道路は比較的、地方道に多いから、地方の将来計画というかな、道路を含めた将来計画の中で道路の位置づけがあって、その位置づけの中でどういう使い方をするのかということがあって、その中に、ここはもっと歩行者を中心にしようと思ったら、それはそれで歩道は広げていくという発想もある。

一方で、「ここは無電柱化すべきだ」というのはあると思うんです。歩行者中心にすれば、その優先順位はさらに高まるかもしれない。だから、一見狭い歩道の重要性は非常に高いぞという見え方もするけれども、一方では歩行者の安全をさらに確保するという、より広い観点から無電柱化を進めるんだというのは消えちゃいけない。狭い歩道はどんどん無電柱化するんだという、これだけだと非常に狭い考え方に見えますからね。そういう気もしました。

御発言がないから、私が余計なことをいろいろ言っているだけです。

○二村委員 有用なことを言えるわけではなくて、思ったという程度なんですけど、今の11ページに車いすというキーワードが出てきております。最近、自転車が非常に多くなってきています。確かに自転車は車道を走るものというのが前提ではあると思いますが、実際には歩道を走る自転車が多いわけですね。ということを見ると、自転車が走った場合の幅も一つの指標になってくるのではないかなという気もいたしました。最近、非常に危ない思いをすることが多いものですから。

以上です。

○屋井委員長 とても大切なポイントだと思いますね。歩道はそういうふうに使われていますからね。

○久保田委員 11ページのところなんですけども、事前にお話をしたことなのですが、念のため、お話ししたほうが良いと思います。

2 mというのは、確かにこのとおりなんですけれども、平成18年の法改正で、バリアフリー法では暫定1.5としているはずですね。ですから、「うちはバリアフリー法のあれで、1.5で頑張ろう」としている自治体から見ると、これはアレッというふうに思われかねないので、そこの注意書きみたいなのが必要ではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○蓮見交通安全政策分析官 37条の規定、特に歩道のところは、実際に使われる道路管理者って自治体がほとんどだと思いますので、そこは誤解を受けないように、通達とかガイドラインできちんとお示ししたいと思っております。バリアフリー法上は、有効幅員として道路構造令の幅員を確保するというのが「道路等移動円滑化基準」に書かれている内容でございます、そこは2 mと3.5 mというのが数字としては出ております。

経過措置の中で、それがどうしても難しい場合には1.5 mまで縮小できるということですので、バリアフリーの観点から道路整備をやっていくときに、部分的には1.5 mでもいいですよ。ただ、車いすがすれ違えるようなところはきちんと確保しなさいという規定でございますので、バリアフリー法の観点から道路整備をやるときの基準として、1.5が経過措置として規定されているということでございます。今回は占用制限をかけるときの考え方として2 mという数字を出しているわけでございます。そこは考え方をきちんと整

理して、誤解を受けないような対応をしていきたいと思っております。

○屋井委員長　そういう議論になって、確認のために私も質問をさせていただきます。37条2項の幅員が著しく狭い歩道の部分という議論をされているようにも見えるんですけども、一方で、文章の後段の「特に必要があると認める場合」の「特に必要」の「特に」の部分は、11ページで言うと、どこで受けていると考えたらいいんですか。あるいは、それについては今後検討していくということなんですか。

○清水地域道路調整官　「特に必要がある」については12ページのほうだと思っております。①の福祉施設等に通じる経路、いわゆるバリアフリーの必要な道路や通学路、商店街といったところ。1号でいいますと、幹線道路とかバス路線だったり、電柱があって緊急車両が完全に通れないとか、そういう道路の性質がありましたけれども、道路の果たすべき機能としてバリアフリーの道路であるとか、通学路であるとか、そういったものである。

②のほうは歩行者が多くて、実態として、すれ違いが頻繁に起きているとか、車道へのはみ出しが起きているとか、実の交通状況を見て、こういうのが起きているとか、そういう観点から、幅員の幅だけでとらえるのではなく道路の機能、実交通の状況を見ながら、「特に必要がある」を判断するのかなと考えております。

○屋井委員長　わかりました。ありがとうございます。

ほかはよろしいですか。

○天野委員　この議論も、法37条で優先順位を考えながら占有禁止を指定していこうという意図ですよ。それをどこかに明確に書かないと、景観のほうもここではできないよねという、ここで指定したものが極めて重要なので、ここで指定しないものは、無電柱化についても、その次のヒエラルキーだと思われかねない。

そういう論理でいくと、せっかく計画の中でも景観形成とか観光振興も含めて、安全とか防災ではないところでも重要だと言っているにもかかわらず、これで指定したやつが最重要だという、これはヒエラルキーが高いんだというのは誤解だと思うんですが、それでいっちゃうと、「法37条で占有禁止しないようなところは無電柱化も後回しでいいんだよね」となっちゃうと、景観形成の無電柱化時代は永遠に来ないことになってしまう。

ここで指定するのは、法37条で、こういう理由で占有を禁止するのであって、別途無電柱化の優先順位とか、もしくは占有の件についても別の論理の部分は、必ずしも法37条によらないけれども、考えていく必要があるということをごどこかで明解にうたわないと、道路法ってトップの法律で占有も禁止するんだったら、そこは優先順位高いんだよねという短絡的な理解をされると永遠に景観に配慮した無電柱化はできない。

でも、今日取り組みで見せていただいた先斗町ももちろんさまざまな理由がありましようけど、観光とか景観というのが多くて、一部ではそういうニーズが非常に大きいと思うんですね。そこが誤解されないようなことは一体どこに書いたらいいのかよくわからないんですが、どこかで気をつけてちゃんと言っておかないと、いろいろなところで誤解が生まれそうな気がしてならない。

景観にかかわらないところも、例えば道路の幅員等々も、まずはここから占有禁止だよ、ほかのところは立っているのねという議論ではなさそうだと思うので、うまく表現に気をつけていただきたいなと思います。コメントです。

○森山環境安全・防災課長 天野委員の御指摘はもっともでございます、4月6日に決めた推進計画には防災、安全・円滑に加えて、同じ並びで景観形成の観点からやっというところ。ですので、これを進めるときに全てが37条を使うわけではありませんし、従前どおりの方法もありますので、そういった中のツールの一つとして、占用規制を使う場合にはなりませんので、計画には書いてございますが、これを周知するときには、そういったことがないような形で明確にしていきたいと思っております。

それから、先ほど屋井委員長がおっしゃった「特に必要が」というときに、いわゆる外形的な幅員が幾らだとか、この道路についてはどうかというのも必要要件だと思うんです。あとは、先ほどおっしゃっていた地域の取り組みだとか、受け入れ状況とか、もちろんそういったことも踏まえながら必要条件をクリアした中で順次やろうと思っておりますので、そういったことも指針等をまとめるときには明確にしていきたいと思っております。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

さっき申し上げたけど、win-winは簡単じゃないけども、規制だけして排除すれば、それで目的は達成できるかというのと、そんな簡単じゃないですね。観光地で民地の中に電信柱が立っていて景観を阻害していて、道路上は幾ら排除したって、実際には電信柱が残っているみたいなケースは、地域としてその問題に対応して行って、みんなで相談しながら協議して変えていくというのが必要なもので、これだけじゃできないですね。

実際には国道だってそういうケースはいろいろあるので、協力的に進んでいかないとだめだというふうに思います。だから、これは一つの条件ということですけど、これだけで全て実行できるわけじゃないので、最終的には、いかに合意形成つくっていくか、そういう部分が必要になってきますね。

どうもありがとうございます。

○池上委員 今までに無電柱化推進のためのポスターをつくったことはありませんか。といいますのは、以前にも申し上げたんですが、私が会話の中で無電柱化と言っても、一般の方たちは一回でパッと頭に入ってこない。無電柱化という言葉自体は、私たち関係者はすぐわかるんですけども、そういったことを経験しました。

無電柱化推進のためのいい写真というか、悪い写真なんですけれども、無電柱化のポスターに使うのにはいい写真が……。先ほどの車いすが通れないとか、電柱が邪魔をして、車の外側と言ったら変ですけど、歩道が確保されていなくて安心して通れないとか、あという場面。あなたの地域では、こんなふうになっていませんかみたいな、そういった訴えるポスターがもっとあっていいのではないかなと思っております。

もう一つ。天野先生が先ほど景観、景観とおっしゃいましたが、よく先斗町の例が出ます。京都市の岩村さんとおっしゃる、最初のころ説明に来てくださったお一人なんですけど、それ以来、私も名刺交換をして、おつき合いが続いています。日本消防設備安全センターから出している「月刊フェスク」という本があるんですけど、ここの視点に「歴史・文化都市」京都の無電柱化と近年の災害について」ということで執筆していただきました。

天野先生が心配していらっしゃる景観というところですね。ここは特に外国人観光客も多いですし、千年の歴史を誇るということで、地域住民もとても意識が高い。景観が優先しているんですよ。ですから、「地域、地域で優先順位は違っても構わない。でも、景観ってとても大事だ」というところをどこかで盛り込んでいったら、先生も御安心なさるん

じゃないかと思った次第です。

それから、もう一つ。新聞で出ておりましたので、もう御存知だと思いますが、豊島区のおばあちゃん原宿で有名な地蔵通りってありますね、あそこが今後3年間で無電柱化を進めるということで、区長が小池都知事を訪問して、それを伝えたと新聞に出ています。それについては、この後の議論にも関係があるんですが、引き続き技術支援や財政支援をお願いしたいということ伝えに行ったということなんです。こういう連携があって進んでいくのではないかなということと、東京都はそういう支援をしている時期なので、いいタイミングでなさっているなというのが一つ。

それから、私はオリンピック・パラリンピックの環境アセスメント委員会に5月まで所属していたんですが、そのときにも、オリンピック・パラリンピックの会場周辺はこれから工事が進んでいくんですが、そこはぜひ無電柱化を進めてほしいということは申し上げました。「はい、わかりました」と返事をいただいていますので、以後、見守っていきたいと思っています。

以上です。

○屋井委員長 ありがとうございます。

○天野委員 繰り返しですけど、今御説明があったのは法37条でのということなので、そこを強調しておかないと、景観もそうですが、景観以外にも、先ほど屋井先生がおっしゃった道路の幅員を再配分して広い歩道にしたところも電柱はないほうがいいわけです。そうやって高質な歩道空間をつくっていくのであれば、何らかの形で電柱をなくしていく方向で協議していけばいい話であって、37条で占用許可を禁止するのが第一優先じゃないということをしつくりうたっていただかないと、一生懸命頑張って歩道を広げたら電柱を残しておいていいのねという、それは逆じゃないという気もするので、繰り返しですが、その辺は留意した表現で伝えないと、道路にとっては道路法が一番上の法律なので、一番上の道路法での占用禁止をするという、いかにもそこが間違いなく第一優先というふうに思われかねないので、先ほども注意すると言っていただきましたが、ぜひ注意していただきたいと思います。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

よろしいでしょうか。今の御意見も含めて、趣旨がおわかりいただければ、それでオーケーですね。最後、文章の中にうまくそこら辺が誤解を与えないように含まれてくれば大丈夫だと思います。

○蓮見交通安全政策分析官 単に占用物件を制限、禁止するということだけではなくて、道路全体の話とか地域全体の話の踏まえて、先生がおっしゃった景観とかそういう面も含めて、地域全体がうまくいくように、誤解を受けないようにしたいと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

先に進んでから、また全体の御議論をいただきたいと思います。

○屋井委員長 次の議題に進んでください。よろしく申し上げます。

○清水地域道路調整官 資料4をごらんいただきたいと思います。無電柱化法第12条の対

象事業、対象工事についてであります。

おめぐりいただきまして、1ページ目です。おさらい的に無電柱化法の法律12条が書いてございます。これは電力とか通信会社のことでありますけれども、「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、都市計画法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。」、ちょっと読みにくいですが、こういう法律でございます。

論点として、この対象事業で、それ以外は法律に書かれていますから、「その他これらに類する事業」は何だと、「事業の状況を踏まえつつ」あるいは「当該事業の実施と併せて行うことができるときは」とありまして、これはどういう場合かというところでございます。

2ページ目、無電柱化推進計画を抜粋しております。こちらにも「国は、道路事業の実施に際し、新設電柱等の設置抑制や、可能な場合には、既設電柱等の撤去を併せて行うことを規定している無電柱化法第12条を的確に運用するため、現場の実態を踏まえて具体的な運用方針を策定する。」ということにしております。

続いて、3ページ目です。どういう事業を対象にするかということですが、先に4ページ目をごらんください。先ほど出てきました社会資本整備重点計画法の第二条第二項第一号は、わかりやすく言いますと、「道路法で行う事業の道路の新設、改築、修繕」でございます。新設は新しい道路をつくるということですし、改築はよくあるバイパスとか拡幅事業を行っているような道路であります。それから、修繕事業は道路をつくりかえたり直したりする事業です。逆に維持というのが落ちているんですけれども、道路を掃除するとか、そういったものが維持になります。それ以外の新設、改築、修繕が先ほどの無電柱化法で指している事業でございます。

めくっていただきまして、5ページ目、都市計画法でいう市街地開発事業。これは都市計画法の抜粋ですけれども、ゴシックで書いています7つの事業がございます。

めくっていただきまして、6ページ目、まずは区画整理。御存知だと思いますが、土地の形を整えて、あわせて道路、公園等の公共施設を整備する事業でございます。右側、2番目、新住宅市街地開発事業というのがあります。多摩ニュータウンとか千里ニュータウンをつくる時に使われていた手法でございます。

めくっていただきまして、7ページ目、工業団地造成事業。その名のとおり、工業団地をつくるための事業手法であります。4つ目、市街地再開発事業。先ほどの区画整理が面的に土地のみで行うもので、建物を使って立体的にやっというのが市街地再開発事業です。これもたくさん行われています。

8ページ目は新都市基盤整備事業ということで、用地買収と区画整理をあわせて行うような事業でございます。現時点では事業を行っているところはございません。6番目、住宅街区整備事業。これも住宅地の整備をする際に、あわせて道路や公園を整備するんですが、現在は事業がございません。

9ページ目、防災街区整備事業ということで、密集市街地等におきまして、建物とか土

地の共同化を行いながら防災に強い地域につくり直していくものでありまして、現在3カ所で行われております。

3ページ目に戻っていただきまして、以上のようなことが法律上、明示されております。ここからですけれども、これらに類する事業をどう考えるかというところが論点でございます。

あっちこっち行って申しわけございません、もう一度10ページ目をごらんいただきたいと思っております。今まで御紹介した道路事業とか市街地開発事業は、いずれも面的な整備をしながら、あわせて道路を整備している事業でございますけれども、10ページ目は都市再生整備計画事業という事業でございます。法律に明示されている事業には、これが入っていないわけです。下のポンチ絵にありますように、まち全体を整備していくものでございます。右のほうに赤い点線で囲っておりますが、道路の整備というものも、この事業の中で行われることがございます。

11ページ目をごらんください。住宅市街地総合整備事業ということで、住宅地の再生、整備を行うものでございます。良好な住宅の供給とか、コミュニティ施設の整備なんかあるんですけれども、左下にありますように、事業に関連する公共施設の整備ということで、あわせて道路、公園、河川等の整備が行われることがございます。

12ページ目をごらんいただきたいんですが、こちらはいわゆる公共事業として行うものではなく、民間でも宅地開発が行われたりします。こういったときにも道路が新たにつくられるということがございます。

13ページ目、幼稚な絵なんですけれども、田畑があったようなところにショッピングセンターができて——よくあると思っております——、こういうところに車が急にたくさん来ることになるので、道路を広げるということを行うときがございます。これを道路管理者がやる場合もあるんですけれども、開発者が開発者の負担により道路管理者の承認を得て工事を行う場合がございます。こういった場合にも道路の工事が行われるということでございます。

3ページ目にお戻りいただきたいと思っております。御紹介したような都市再生整備計画事業とか住宅市街地総合整備事業といった公共事業で道路を整備するものが、法律に書かれた上の市街地開発事業とか道路事業以外にもありますよということでございます。それから、民間が行う道路整備というのもございます。そのまま私道として残るところもあるんですけれども、ずうっと管理していくという観点から市町村道に引き渡すということも多うございます。そういった道路がつくられることがあります。それから、先ほど言いました大きな開発を行うときに、道路管理者以外の者が道路をつくるということもございます。こうしたものも全て道路を工事するという観点では同じかなということで、類する事業と広く読めるのではないかと考えております。

14ページに移っていただきたいと思っております。そうした道路をつくる事業のときに、無電柱化法12条を適用していくのがいいのではないかとありますが、この道路事業等が行われるときに、なぜ無電柱化をするのがいいのかということですが、14ページの左側の青い絵を見ていただきますと、仮に電線を持っている方が自ら地中化をしようということになりますと、既にある道路の前提ですけれども、道路の舗装を取り壊して、掘削をして、管路を入れたり、線を直接入れたり、特殊部をつくったりして、そこから土を埋め戻

して行って舗装をします。最後、仕上げの舗装をするという一連全部を占有事業者として行わなければならないということになります。

拡幅とかバイパスとか新たに道路をつくる時は、仮に電線を地中に埋めるということがなくとも、道路の工事を行っておりますので、道路の舗装の取り壊し、掘削は事業者で行い、いいあんばいに掘れましたというところで電線管理者、占有者に特殊部なり管路部を入れていただいたり、直接電線を入れていただいたり、何かしらの方法で掘ったところに置いていただくことができるのではないかと。その後の埋め戻し、舗装はもともと事業者で行うことにしておりますので、事業の方でやる。いわゆる事業者と電線管理者、占有者との連携がうまくできるのではないかとということでございます。

めくっていただきまして、15ページです。電線共同溝の整備なんかでも、夜間に工事をして、昼間は工事をしないで交通開放するということがよくございます。下の図は、ある工事の場面なんですけれども、7月29日から3月31日までの現場の状況の写真でございます。7月29日から歩道の整備を行っております、10月31日で一旦歩道ができて、次に車道のほうに工事が移っているんですけれども、この間、道路は使えない状態ですので、基本的には常に工事をやろうと思えばできるんですね。ですので、いわゆる常設作業帯ということで工事が効率的にできるということで、必ずしも常設作業帯が常にできるということではありませんけれども、工事の内容によっては、こういうものもできるところもあるということで、こういう機会をとらえてやると効率的ですねというふうに考えております。

16ページ目から、法律で言います事業の状況を踏まえてとか、できるときはというのはどういう工事のときを指すのかなというところであります。大きく3つの要件があるかなと考えております。1つ目は掘削する深さでございます。当たり前ですけども、道路事業等で掘削をするから、今埋めると効率的にできますねということなので、ある程度の深さを掘削するものが対象になるだろうと考えております。

例えばバリアフリーの工事を新たに行うとなりますと、舗装の下、表層と路盤というふうに分かれておりますけれども、こういったところをしっかりと整備する必要がございますので、この深さまで掘削をします。ですから、ここに置いていただければいいですよということなんです、例えば右側にありますように、わだち掘れを直す程度の切削オーバーレイという舗装の表面だけきれいにしましょうといったところでは、線を入れるには全く深さが足りませんので、こういったものは対象外と、できるときには当たらないと考えていいのかと思っております。

17ページは工事の延長でございます。地中化した場合には、6,600ボルトの高圧の電流をトランスで200ボルトに下げて、各家に電圧を供給するということになっておりますけれども、余りにも区間が短い場合は非常に非効率になると思っております。例えば一番下の絵のように、工区が細かく区切れていて、1工区だけ工事やりますから、あわせて無電柱化やりましょうと言っても、トランスで供給するエリアから見ると非常に短い。2工区終わって3工区やりましょうと言ったときには、もう一度、1工区や2工区とつなげなければいけないということになります。効率的にやるという観点からは、ある程度の延長も必要なかなと考えております。

18ページ目は通知のタイミングということで、事業を行っていくフローが下にございます。事業主体のほうでは、都市計画決定される場合とされない事業がございますけれども、

新たに道路事業なり行いますよという前に、あらかじめ予備設計を行ったりしますが、そうしたときに、そこにどういふ電線があるのかなということも調べます。そういった段階で電線管理者に通知をしてあげて、電線管理者も道路の工事のタイミングのときに工事ができるようにあらかじめ設計しておいたり、予算を確保しておくという準備をしていただく。こうした期間が1年、2年必要なのかなと考えてございます。

以上の3つの要件が要るのかなということで、19ページ目は事例でございます。岩手県で行いました直轄の拡幅事業でございます。下の絵がございましてけれども、歩道を広げ、自転車のレーンをつくるという事業でございます。

めくっていただきまして20ページは、ちょっと専門的な図で見にくいかわかりませんが、一般部の横断図というのが書いてございまして、右側、赤い点で囲んでいるところが歩道を新たに拡幅して整備するところですが、大体34cm掘削をします。そうしますと、先ほど浅く埋設する浅層埋設の基準を申し上げましたけれども、それを使うことによって管路は十分入れられる深さになっております。こういうところであれば、掘削して管を入れることも簡単にできるのかなというところでございます。

21ページは、この延長ですけれども、600mの延長工事をしておりますので、供給エリアとしても十分な延長かなと考えております。

22ページはスケジュールです。事業化は26年度にしております、工事は27年の秋から行っております。事業化するに当たりまして、その前に現場の状況を調べますので、それを25年度に行っております。こういったところで、工事予定しておりますよということをお伝えしておき、事業化したら設計するところでもいろいろ調整していくことで連携して工事が進められるのかなと考えております。

以上のようにして、無電柱化を工事のタイミングにあわせて進めていきたいということなんですが、何かの都合で同時にできない場合が仮にあったとしたときに、23ページをらんいただきたいんですけども、せっかく無電柱化を進めていく中では工事のタイミングがどうしても合わなかったと、先ほどの延長が短いとか、事前の通知ができなかったとか、直前になってしまったということがあった場合におきまして、これは千葉市の例なんですが、地下埋設物の占用位置の標準図をつくられています。どのライフラインをどこに入れるかという目安をつくられております。

こういった観点で、あらかじめ将来の埋設空間を確保しておくことによって、将来、無電柱化しようとしたときに、ガス、水道の移設が必要だからものすごくお金と時間がかかるなんていうことにならないようにしておくことも、補足的ですけども、こういった取り組みも必要かなと考えております。

説明は以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。それではいかがでしょうか。

何もないと、また私が余計なことを聞いちゃってね。余り難しいことを聞かないようにしたいと思いますけども、ないですか。

○天野委員 無理そうなことを承知で聞くと、ここに災害復旧系の話は入らないんですか。つまり、想像しちゃ嫌ですけども、結構大きな火事があって、かなりの面積が燃えちゃったと、恐らく現況復旧が中心だと思うんですが、火事で燃えたので、防災街区整備事業が入ればいいんですけど、災害復旧だと、必ずしもこういう事業を適用しないで、この際

だからという言い方はおかしいですけど、道路を広げておこうなんていうことも生じることがありそうな気もするんですよね。それ以外の災害もいろいろあると思うんですけど、災害系のことは書きづらそうなので入っていないんだろうなと思うんですが、それはいかがでしょうか。

○森山環境安全・防災課長 災害復旧は、例えば大きな津波とか、東日本大震災の場合であれば、区画整理を別途やるだとか、一昨年になりますか、糸魚川の大火事で面整備をするとか、そういうときには当然対象になるわけです。

天野先生がおっしゃったのは、そこまでいかずに、区画道路は変わらないけれども、火事があったとかいうことだと思っただけなんですけど、そこをどういうふうに担保するのか。あくまで道路をいじる工事をするときには埋めやすいですねという趣旨ですので、道路の路盤までいじらないときには、なかなか無電柱化はしにくいところがありますので、そこら辺まではすぐには難しいのかなと思っただけなんですけど、どういったことが可能かですね。法律でいっているのは、いじるときに、ついでならいいでしょうということですので、そこら辺を注意しながら……。多くの場合には区画形式の変更なんかもあると思うので、今のところで大体読めるのではないかと考えております。

○天野委員 東日本大震災の後も、せっかく造成したら住宅より先に電柱が立っちゃったという事例も幾つか見えていますので、それはここで決める話ではなさそうですが、うまく運用していただければと思います。

以上です。

○屋井委員長 いかがでしょうか。

○鈴置委員 あわせて行うことができるとはどんな場合かということですが、ここで例として挙がっているのは、技術的な条件とか環境的な条件のことだと思います。しかし、ずうっと問題になっていることに経費をどこから出してくるかということがあります。あわせて行うことができるかというのは、経費的な問題が解決されているということが前提になっての話というふうに考えてよろしいということですね。

○蓮見交通安全政策分析官 実際の工事で埋めてもらうときに、前もってお知らせしていくということは、設計とかそういうこともございますけれども、そのための予算といいますか、資金の調達も含めて準備していただくということで期間を設定したいと考えています。そういう意味で、予算的な面もその間に準備いただきたいと、そういう仕組みをつくらうということでございます。

○鈴置委員 そういうことをどういうふうに準備していくかというのは、別の課題として検討されていくということですね。

○蓮見交通安全政策分析官 無電柱化推進法の12条は、道路事業とか面整備事業が行われるときに、電線管理者に無電柱化を求める規定でございますので、我々としては、できるかという形では、こういう形で考えているということでもあります。

現場ではいろいろな調整なり協議が入ってくると思いますので、その過程で合意がされて……。この条文の要諦は、とにかく一緒にやると非常に効率的にコストが低くできるということですので、連携して事業ができるように進めていくということかなと思っております。

○森山環境安全・防災課長 費用の面は法律の中でもいろいろな財政的支援も講じていこ

うと広く書いてございます。最初に御説明申し上げた資料2の11ページの官民連携無電柱化支援事業といいますのは、電線管理者、要するに電力会社ですとか通信会社の方が埋めるときに、行政側として助成をしようというのをことしから始めてございます。そういったのも使っていくだとか、さらに要請があれば充実していくだとか、そういったことも含めていろいろ考えていこうと思っております。

○天野委員 もう一点、ぜひやっていただきたいのは最後の23ページですけど、これはすごく重要だと思ってるんですね。ここだけ「おくべきではないか」となっているんですけども、これは「おくべきである」と言い切っていないんじゃないかな。つまり、こういう事業を行うときに、全然費用がふえないとは言いませんけれども、将来、電線を入れるスペースをその事業で確保しておけば……。電力事業者等との調整がうまくいかなくて、この事業と一緒にできないということも多々あると思うんですね。そのとき、あきらめちゃうんじゃないかと、まさに23ページのように、今はうまく調整いかなかったけど、スペースさえ取っておけば、将来的に話がついたときには、そこにサッと入れてもらえるというのは極めて重要だと思います。

場合によっては、さまざまに関連する事業があったときに、タイミングがあわないということも随分ありそうなので、この23ページは極めて重要な御提案です。なので、「おくべきではないか」ではなくて、「おくべきである」とはっきり言い切っていて、もっと言っちゃえば、電線地中化は実現しなかったけども、そのスペースを置いたのがちゃんと事業の費用の中であって、かつ、つまんないことを言えば、会計検査院に当てられても、「将来、必要な空間を確保しているので、これは無駄な投資ではない」と言い切る必要があるので、「である」と言い切って、その辺をうまくきっちり説明し切れるようにしていただくと将来的にはものすごくいいことだと思いますので、その辺をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○屋井委員長 いかがでしょうか。

○蓮見交通安全政策分析官 こういう埋設空間がなるべく確保できるように通達とかガイドラインでお示ししていきたいということを考えてございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。

私からも一点。この12条は言うまでもなく非常に重要な条文なわけでありまして。けれども、この中で特に法律にかかわるということですので、社会資本整備重点計画法、そして都市計画法という大きな2つが、これは3ページにも説明がありましたよね。

都市計画法に基づく事業は、大概の場合は計画段階から公表され、あるいはその必要性について、きっちりと地元で一定の合意を得ながら進めていく。その場においては、電線管理者もその事業の重要性ははっきりとわかった上で協力しよう、あるいは協力してくれという関係図式が作りやすいと思うんです。だから、安心してやれる。

一方で、社会資本整備重点計画は、国としては大変重要な事項ばかりが出てきているわけですけども、個別の事業になってくると、事業それぞれの計画あるいは、その計画の重要性が十分に語られていないという可能性もあります。社会資本整備重点計画法にかかわる道路単体としての新設はいいですよ。ところが、改築や修繕の機会もとらえて無電柱化を進めていただきたい。

進めていただくためには、当該年度あるいは当該事業として行われる道路の改修の先には何があるか。将来、それをどこまで伸ばしていくか。それがその地域にとってどれだけ重要であるかとか、そういうことが共有できる段階というのかな、ステップをうまく入れてもらって、できれば早い段階で、電線事業者も「そういうことなら地域のためにもなるし、一緒に取り組みましょう」という姿勢を持っていただくような、そういうことでやっていただかないと、何か事業が決ったから、あとはこれをやっておけばならないようにしてもらったほうが、恐らく達成感が両方とも高いんじゃないかなと思うんですね。

そういう意味で、今日の事例は、私も知りませんでしたけど、岩手県盛岡の自転車レーンを新たにつくって、車道を再配分して歩道も広げていくということ。よくこんなのできますね。そんなにスペースはあるのかな。拡幅するんですかね。

ただ、この600mという範囲の中だけでやるんだということだと、無電柱化という意味では600mだってすごく大きな意味があるので、600mもあれば大いにやってもらいたいのとは間違いはないんだけど、その先もやってもらいたいという気持ちがあるんだとしたら、そういうことも含めてちゃんと伝えておくほうがよさそうだし、そういうことを道路事業に関しては取り組んでいただきたいなと思います。よろしくお願いします。

自転車道に関しては、恐らく間違いなく自転車のネットワーク計画があって、「将来的にこれだけやりますよ。まだまだ電線事業者は協力してくださいね」ということがちゃんと伝えられていると思うんですね。そういういい事例じゃないかなと思いましたので、コメントしました。どうもありがとうございます。

○森山環境安全・防災課長 岩手の例は、電柱は埋めてないんです。無電柱化はできていないんです。だから、もし今回が適用されれば埋められたのになということ、残った状態ということです。誤解を与えてしまったんですけど、今後、こういったのは埋めるようにしていこうということです。

○屋井委員長 これは成功例じゃないのね。

○森山環境安全・防災課長 たらればというか、今後、こういうのをなくそうというやつです。そういう工夫系でも、電線事業者に入っていて、一緒に時間かけて合意形成していくという中で、埋められるのかどうか。そのとき埋めなかったら、将来、埋められるような空間は残しておくかを議論していくとか、そういったことが重要ですので、今後はこういうのをつくらないようにしようというのが今回の対策の趣旨でして、そのときにお願ひだけじゃだめなので、無電柱化法12条の趣旨を踏まえてやりましょうねという環境づくりをこれによってしていこうということでございます。

○屋井委員長 埋められていないことがわかるような図面とか何かほしいね。いいや。それと、練習問題で一つだけね。37条に照らしたときには排除できるんですか、今回の事例のようなケースは。始まる前に排除できたかどうか。それから、終わった後に排除できるかどうか。

○蓮見交通安全政策分析官 ここは国道46号で直轄道路でございます、緊急輸送道路になってございます。

○屋井委員長 もしそうじゃなかったらなんていう難しい問題はやめておこう。

○蓮見交通安全政策分析官 先生から御指摘のあった点は、道路事業とか面整備事業をやるときに、こういう手続のフローでやっていけば、道路管理者と電線管理者とでうまく連

携取って無電柱化を進められるという一連の手続、ルール化を何とかしたいなと思っていてまして、そういうことをつくっていきたいと思っています。

道路管理者、電線管理者の無電柱化のブロック協議会もございまして、いろいろな情報の共有を図っておりますし、占用企業者と道路管理者の間でも連絡調整会議がありますので、そういうところで事業の必要性とか無電柱化の必要性も含めていろいろな情報の共有なり、認識の共有なりが図られるようにやっていきたいと思っています。

○屋井委員長 よろしくお願ひします。

ほかはいかがでしょうか。

○山本委員 一つお伺ひします。この12条を実現するために制度上、最終的な担保の部分をどのようにお考えになっているかということを確認したいのです。一番わかりやすいのは、補助金が入っていると思われまますので、補助事業であれば、その条件として、こういうことをやってくださいということをや綱等に入れるということかと思うのですが、さらにそこから進んで、もろもろの許認可等の要件として、こういった事業をすることを含めることまでお考えになっているのかどうかということをお伺ひしたいと思います。

先ほどの資料の2ページの無電柱化推進計画を見ますと、線が引っ張っていない部分ですが、「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改正を検討する」ということも入ってまして、今すぐにはどうこうということではないとしても、将来的にそういったことまでお考えになっているということなのかどうか。これは道路法令だけの問題でもなく、関係する事業関係の法令等々も含まれるのかもしれませんが、その辺についてちょっと確認をしたいというか、お伺ひしたいと思います。

○屋井委員長 お願ひします。

○海野道路利用調整室長 山本委員から御指摘のありました道路法の関係での制度的な担保ということですが、無電柱化推進法の趣旨を道路法の中でいろいろ具体化していくということも将来の課題となってまいるかと思ひますし、そういった方向での検討を適宜進めておるといったような状況にございまして、したがって、無電柱化推進法12条の趣旨を占用制度の中でも担保していくための枠組みづくりも着実に検討してまいりたいと考えてございまして。

○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。

○秋葉委員 4ページで道路の新設とか改築あるいは修繕関係といった事業と一緒に無電柱化といった話があったんですけども、これは非常に結構かと思ひます。

もう一つ、聞き漏らしているのかもしれませんが、災害復旧にも関連してやられるということは含まれないかということ。特に液状化によって舗装がガタガタになって、とりあえず仮復旧しておくんですけども、最終的には本復旧という形も当然なっていくはずなんです。そういったところでも同時に無電柱化事業もあってよろしいのではないかなと思ひます。そういった意味での災害復旧というところでの舗装の修繕も含まれるべきじゃないかなと思ひましたけども、いかがでしょうか。

○森山環境安全・防災課長 先ほどの天野委員に対する御説明に尽きますけれども、災害復旧の幅は広いんですが、その中で液状化であれば路盤まで直すというふうになります。そうしますと、3ページにおける道路でいうと修繕になりますので、当然はまってくるので、災害復旧そのものではないけども、結果的に、大火事になって区画整理をする

だとか、道路の路盤も直すとかいうときには読み込まれるということになりますので、大きな災害に対する復旧の場合には、今の整理で十分読めてくるかな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す。

○天野委員 道路関係法令の37条も、もう一回見直すのであれば、ぜひ景観の話も入れてほしいなと思うと同時に、先ほど屋井委員長が指摘されたように、19ページのこれが緊急輸送道路でないとしたら、整備前は歩道幅員が1.67ですから、いわゆる対象になるんですね。ところが、頑張って歩道拡幅して、自転車道として右側の整備後になると歩道が2.5m、自転車道1.5m、これは電柱の占用は禁止しなくてよくなっちゃう。つまり、頑張って歩行者空間と自転車道を整備すると、電柱あっていいことになっちゃうというのは釈然としないといっちゃ釈然としないんです。ここは前のところでやっちゃうということなんですかね。

○森山環境安全・防災課長 46号は直轄なので12条の趣旨ではないけれども、結果的に、37条が使えるだろうという説明だったんですね。これが一般の市道とか緊急輸送道路になっていないとか、いわゆる37条を使わないこともあるわけですね。そうした場合には、先ほど山本先生がおっしゃったような制度的な根拠が何なのかということが関連しまして、路政課で答えたような法令上の担保の違いをどうするかという議論の中で、こういったところも法の趣旨が実現できるように、いろいろな制度も考えていきたいということでございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

ほかはよろしいですか。

○二村委員 質問というわけではないんですが、14ページで電線管理者の負担の比較というところなんです。電力が自由化されていて、電線管理者、つまり送配電会社はなかなか投資がしにくい環境にあるんだと思うんです。恐らく託送料金の引き下げを求められる等々ですね。これからのコストアップは非常に厳しいということが考えられますので、特に既設電線の地中化という工事は恐らく行いにくいんだと思います。ですので、既設電線に関しての地中化を進めていこうという場合には国費で措置をするというのが非常に大事なポイントかなと思います。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

ほかはよろしいですか。——どうもありがとうございました。

議題、②無電柱化法第12条の対象事業・工事についてという資料ですね、案でありましたけれども、これについて御議論いただきました。どうもありがとうございます。

そうしますと、これで今日の2番の議事は終了ということになります。この委員会は、先ほど石川局長からも話がありましたけれども、昨年8月の中間報告以降は開催していませんでしたが、その間、道路局あるいは関係者を中心にさまざまに進めてこられたわけがあります。今日は特に37条、12条に関しての議論をいただいたわけがあります。いろいろな議論をお聞きしていて、課題等がかなりはっきりとしています。ですから、はっきりとしている課題について、どう整理をしていくか。法律に照らして決めるべきことの段階に来ましたので、それについては案をつくっていただいて、しかるべきタイミングで進めていただきたいところであります。

ただ、委員会としても1年ぶりの開催であったし、いろいろなことでレビューをしながらの議論でありましたので、そういうことを進める上で委員会にもフィードバックをいただいて、必要があれば、また開催をしていただいて、そして進めていくという連携をうまくとっていただければ大変ありがたいと思います。

議論はこれで終わらせていただきますので、そちらにマイクはお返ししたいと思います。よろしくをお願いします。

○蓮見交通安全政策分析官 ありがとうございます。

本日は、議題にありましたとおり、道路法37条の占用制限の対象道路と無電柱化法第12条の対象事業・工事について御議論いただきました。貴重な御意見をいただいたところでございます。いただいた御意見を参考にして、それぞれの施策の運用ですとかガイドラインに反映させていきたいと思っております。今後、既設電柱の取り扱い等についても検討していくこととしてございますので、その際は改めて委員の皆様にご意見をいただくことを考えてございます。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のホームページで公表を予定しております。

以上をもちまして、第8回の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——