

## 第9回 無電柱化推進のあり方検討委員会

平成31年3月25日

○吉田交通安全政策分析官 ただいまから第9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。

今日は、年度末の大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の委員会について、当委員会の規約第6条にあります委員以外の者の出席という規定に基づいて出席いただいております委員を御紹介いたします。立教大学法学部教授の神橋委員でございます。

○神橋委員 よろしくお願いたします。

○吉田交通安全政策分析官 神橋先生は行政法が御専門でありまして、今日の検討事項であります既設電柱の撤去に向けた取り組みについての議論を深めるため、特別に参加をお願いしたところでございます。どうぞよろしくお願いたします。

その他の委員の御紹介については、大変恐縮でございますが、時間の関係がございますので、座席表をもってかえさせていただきます。御了承ください。

○吉田交通安全政策分析官 開会に当たりまして、道路局長の池田より御挨拶をさせていただきます。

○池田道路局長 皆さん、おはようございます。委員の皆さんには早朝からお集まりいただきまして、ありがとうございます。

無電柱化については四半世紀前から取り組んでおりますけれども、今年の台風で電柱倒壊の被害による停電もありましたし、復旧作業の障害もありまして、それから、かなりギアが変わってきたということでございます。

今週、国会の予算審議も終盤戦で成立の見込みになっておりますけれども、その中でも防災の観点からの無電柱化について、さらに加速をするということの予算が入っております。また、これは私の感覚ですけども、今回の予算審議における国会での国交省とのやり取りでも、3分の1かそのぐらいは無電柱の話題になっておりまして、国民的に関心が広がっているということで、これを一つのエネルギーにして推進をしていきたいと思っております。

去年の7月の委員会で、既設のものを地中に埋める、電線を地中化するのにあわせて、新しく電柱を立柱することの制限についていろいろな検討をしていただきました。この4月から、これまで緊急輸送道路だけの立地制限だったものを、交通安全の観点から、特に狭隘な道路の占用制限について、道路管理者が指定をして占用制限ができるようなものがスタートする予定になっております。

あわせて、これまでも課題でありました住宅開発とか面開発のときにも立ってしまうも

のについても、立柱が制限されるような運用を市町村にもしてもらおうような制度についても4月から適用を予定しております。

このように両面から推進をしたいと思えますし、先ほど吉田からもありましたように、既設のものの撤去についても何とか合理的な範囲でやっていけないかということについて、今日も議論をいただく予定にしております。

あわせて、先ほど予算の話もしましたが、地方公共団体が進めるときに予算的なインセンティブがさらに拡充するように、今年度は交付金の中に無電柱化推進計画支援事業を入れまして、交付金は競争が激しいんですけれども、無電柱化については、ある意味、先取りできるようにする制度もつくったところでございます。

今申し上げましたように、いろいろな観点から政策を進めて、国民的にも非常に関心が高まっている時期をとらえて、次のステージに行けるようにしたいと思えますので、皆さん方にはいろいろな形で御指導や御協力をいただければと思います。

今日も限られた時間ですけれども、建設的な意見をたくさんいただきますようお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

○吉田交通安全政策分析官 今日資料の確認でございます。議事次第、名簿の次に資料一覧がございます。資料1-1から資料2、参考資料1から5まで、もし足りないようでしたら、その都度、事務局にお申しつけしてもらえればと思います。

○吉田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御挨拶をお願いいたします。

○屋井委員長 おはようございます。年度末のお忙しい時期になりましたけれども、委員の皆様、とりわけ神橋先生におかれましては、お忙しい中、どうもありがとうございます。

本問題の重要性は既に池田局長からお話がありましたので、一言だけ。一昨日、三陸鉄道リアス線が開通しまして、私も呼ばれたので乗ってまいりました。行かれた方はわかると思いますが、山田線の旧区間、特に宮古を出て南に行きますと、海の見えない区間が結構続きまして、山田湾に入っていきますと、すばらしい海の風景が見えるんです。乗っておられた方、みんな写真をパチパチと撮っていました。私も同じように撮ったんですけど、山田湾のすばらしい風景に電線がはっきりと写るんですね。天野先生がよく言われていますが、景観上、電線類を何とかしたいというのは、三陸においてもまさにあるんだなと実感したところであります。

それともう一つ。陸前山田の駅前広場がすばらしくなりました。あそこは中心部が全て津波の被害に遭ったところですから、全く新しくなったと言っても過言ではないわけです。その駅前広場に横断歩道を渡って入っていきこうとする真ん前に、電柱がなぜか一本あって、通行の妨げになっています。なぜ、あそこに電柱が置かれたのかはわかりません。けれども、最近、いろいろなところで感じるのは、電力とか通信とかさまざまな関係者がいる中でインフラ全体をつくり上げるわけですが、もう少し早い段階から協調路線を取れると、もっといいものができるのではないかなと、そんなことを散見いたします。

自転車なんかでも同じようなことを言っていて、いろいろなものをつくっていくときに、プライオリティがありますから、非常に重要なところから決めていくわけですが、最後に残ったところ（自転車空間）が、でき上がったときに全体を壊してしまうようなケースもままあるわけであります。

ですから、この問題はさまざまな課題を抱えておりますけれども、協調路線で目標を共有しながら全体が進めていけるような、そういう何らかの枠組みというか、考え方のもとに邁進できると大変いいのではないかなと思っております。

そういう意味で、この委員会とは別ですが関係がある無電柱化部会が進められています。その中でも合意形成をするワーキングがつくられて活動を開始したところであります。この問題、多面的にとらえて解決すべき課題が多いという中で、大いに進んでいくことを期待したいと思います。

久々の議論になりますけれども、本日は何とぞよろしくお願いいたします。

○吉田交通安全政策分析官 屋井委員長、どうもありがとうございました。

報道関係の方におかれましては、カメラ撮りはここまででございますので、御協力をお願いいたします。

これ以降の議事は屋井委員長に進行をお願いいたします。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

早速でございますけれども、議題のとおりということでありまして、(1)(2)とあります。報告事項と検討事項ということでお願いしたいと思います。

最初は(1)ですね、お願いします。

○清水地域道路調整官 お手元の資料1-1をごらんください。無電柱化の推進に関する最近の取組ということで、本委員会が前回、昨年7月に開催されてございますので、それ以降の主な取り組みの状況について御報告をさせていただきます。

おめくりいただきまして、今日の目次でございます。1番目に、先ほど局長からの挨拶でもありましたけれども、昨年9月の台風21号でたくさん電柱が倒壊しましたので、それを受けた対応についての御報告でございます。2から6は、昨年8月に、この委員会において中間とりまとめを出していただき、そこで御提言いただきましたいろいろな施策についての取り組み状況を御報告するものでございます。

めくっていただきまして、2ページ目から「3か年緊急対策」と書いているものの内容です。

めくって3ページ目でございます。台風21号による電柱の倒壊ということで、大阪府を中心に1,700本以上の電柱が倒壊、折損しております。写真にございますように、電柱がなぎ倒されて車や建物を壊しているものもありますし、道路を閉塞している被害が見られております。左下に書いてございますが、停電の主な要因は飛来物や倒木等による電柱倒壊でございます。

めくっていただきまして、電柱の設計風速という技術基準が経産省にございまして、通信も同じ基準を使っていると聞いております。電柱の設計風速が、下に $V=40\text{m/s}$ とあります。平均風速が40mを超える場合は、設計を超える風が吹いたことになってしまうと

いうものでございます。この設計風速は電柱あるいは電線が風を受ける風圧を計算したのになっておりまして、次をめぐっていただきますと、これは気象庁のものですが、風が吹いたときにどんな現象が起きるのかというのが5ページ目でございます。

表の左から2つ目の行に平均風速というのがありまして、「20以上25未満」が上から3段目でございますけれども、これぐらいの風が吹くと、右側のほうに行きますと、建造物というのがございまして、屋根瓦とか屋根葺材が飛散するものがあるということです。ということは、こういうものが飛んでしまったときに、電線は線になっていますから、物が引っかかって、それが風を受けて設計風速よりも強い力を受けてしまうということがあって、たくさん電柱が倒れているということが先般の被害の状況でございました。

それを受けて6ページ目です。総理の指示のもと、電柱だけではなくていろいろなインフラについて点検するということがございました。電柱に関しては、一番下の表の真ん中に点検の概要というのがございます。「台風21号の暴風雨に伴う電柱倒壊を踏まえて、市街地における電柱の危険度、影響度の緊急点検を実施」するということで、約26万kmを対象に、どういったところで倒れやすく、そして影響が大きいのかということのチェックをいたしました。

7ページ目でございます。そのチェックを踏まえて、真ん中あたりで延長と書いてございますけれども、既往最大風速が一定以上で電柱倒壊の危険度の高い市街地における緊急輸送道路、約1万kmのうち災害拠点へのアクセスルートで事業実施環境が整った箇所1,000kmについて、2020年度までに工事に着手できるように調整を進めると、設計等を進めていくということを対策として打ち出しております。

3年間で1,400kmの無電柱化を目標に無電柱化推進計画を定めておりました。次のページが、そのグラフです。1,400kmは、過去の無電柱化の1年当たりのピークに相当するんですけれども、さらに上乘せをして対策をしていこうと、加速度的にやっていこうということを政府の対策として決めてございます。

以上が今年の台風21号を受けた対応の状況でございます。

続いて、9ページ目は飛ばしまして、10ページ目からはコスト削減の取り組みの状況でございます。従来も御紹介しておりますけれども、浅く管路を埋める浅層埋設とか、コンクリートの箱の中に電線をまとめて入れてしまう小型ボックス活用埋設方式といったものの導入の手引きを出してございます。現在、この改訂作業を進めております。さらには、現場で設計が簡単にできるように、マニュアルの改正も整備局で行っております。さらには右端に直接埋設というのがございます。海外のように、管や箱に入れなくて電線を直接地下に埋めるものでございます。こちらの実証実験を行いながら、今年度中に手引きを作成することを目指して進めております。

続いて、11ページは小型ボックスが実際に使われている例でございます。まだ普及し始めというところで、現場、現場で設計を行っておりますので、まだ数多くございませんけれども、これが一般化されて普及していくように手引きの改訂等を行っているところでございます。

12ページ目は、これまで御紹介していない方法です。管路を使うときに、従来は下のオレンジ色のCCVP管という、いわゆる塩化ビニールのかたい管を使っておりましたが、少しやわらかいFEP管と呼んでいるものを使うと、材料そのもののコストも安い上に、

管が軽いものですから施工がしやすいということで、管路敷設工の4割ぐらいが安くなる。電線共同溝全体の土木費からいうと1割ぐらい安くなると試算しております。今後、そういったものも使っていかうとしております。

続いて、13ページ目でございます。地上機器は電力会社が施工整備されるものでございますけれども、こういったものについてもコンパクト化、さらには低コスト化を目指して取り組みを進めておられます。写真は東京電力ですけれども、今後、こういったコンパクト化、低コスト化の水平展開をお願いしているところでございます。

そして、14ページ目でございます。今のような地上機器を道路上に置けない場合に、柱状トランスということで、道路照明とセットで立てている場合がございます。写真を見ていただきますと、10電力それぞれ独自の製品がつけられているのがおわかりかと思えます。ケース・パイ・ケースの特注品になっております。こういったものもスケールメリットを出したいということで――15ページ目でございます――、10社共同で小型化、標準化の検討を進めていただくことになってございます。

16ページ目をごらんください。ちょっと絵がややこしいですけれども、例えばN T Tが既設のマンホールや管路を有している現場がございます。そうしたところで、無電柱化として電線共同溝をつくらうとすると、それを避けながら新しい管を入れると、さまざまな移設工事が発生します。そうであれば、既設の管路や特殊部、マンホールなどをうまく使おうという取り組みでございます。こうした取り組みも少しずつは行われているのですけれども、より積極的に行っていきたいと考えてございます。

そして、17ページ目であります。こちらは整備手法です。P F I という手法でございます。左下のグラフを見ていただきますと、設計から本体の完了まで点線の棒グラフが立っております。電線共同溝を整備するときには、毎年の予算でいきますと、非常にピークが立ってしまいます。民間の能力を使いまして、これを民間に委託して、つくっていただいて、その後、引き取ります。引き取った後、割賦払いにてお金を払っていくということで、この取り組みを直轄国道で2件、行っております。

これをさらに拡大していきたいということで、事業期間は15年が上限になっているんですけども、来年度予算におきまして、これを30年に拡大するというので、非常に規模の大きな現場でも使えるように改正を予定しております。来年度、直轄で、これ以外の箇所でも3カ所、やる予定にしております。直轄で進めていることを参考にしながら、いずれは自治体で使っていただければ、より事業が進みやすくなるのかなと考えているところでございます。

続いて、18ページ目から財政的措置でございます。先ほど池田局長の挨拶にもありましたけれども、現在、地方公共団体が行います電線共同溝等の事業は防災・安全交付金というお金で行われておることが多いわけですけれども、交付金ですので、使途が自由なものですから非常に倍率が高いという中です。その中で無電柱化推進計画支援事業を創設して、これについての予算を切り出すような形で用意しております。ということで、無電柱化を計画的かつ重点的に支援できるような予算制度を来年度予算の中で用意しております。

続いて、20ページ目は税制措置でございます。左側の現行というところに書いておりますけれども、電力会社や通信会社の資産になります電線とか地上機器に対して固定資産税がかかるんですけども、緊急輸送道路を対象にして、今年度までの間、それを軽減する措

置を打っております。これが今年度で終了してしまいますので、税制改正ということで、緊急輸送道路以外にも交通安全上の課題がある道路を対象に追加しまして、さらに期間を3年間延長するという税制改正を今国会で上げております。

そして、21ページ目でございます。国際観光旅客税というのがございます。いわゆる出国するときに税金を徴収しているものでございます。これを使いまして、特にインバウンドのお客さんがたくさん来る観光地の環境をよくして喜んでいただくという取り組みがでございます。たくさん絵を書いておりますけれども、右下のほうに赤い太い線を書いておりまして、観光地の無電柱化を電力会社とか通信会社が行われる際には補助しましょうということで、そういった予算を来年度予算で計上しております。右上に30億と書いてあるんですけども、そのうち無電柱化は一部分ということでございますが、電力等が行われる無電柱化に国から支援できるという制度ができましたということでございます。

続いて、22ページからは占用制度の話でございます。めくっていただいて、23ページ目、こちらはおさらいです。法律のことですが、無電柱化を推進する法律の第11条に道路の占用の禁止等ということが書いてございます。災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保等を図るために、道路法37条の規定で占用の禁止、制限できると書いてございます。

この37条を下に書いてございますけれども、3つございます。第1号が交通が著しくふくそうする道路また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、2号は幅員が著しく狭い歩道、3号は防災上必要な場合という、この3つの目的で占用を制限できるとなっております。

これを受けまして、24ページは平成28年から取り組んでおります緊急輸送道路の占用制限についての御報告です。現在、国と26都府県43市町村で約5万2,000kmに新設の電柱は禁止ですよという措置を講じております。まだ全ての都道府県ということになってございませんけれども、来年度中に残りの道府県も措置を実施する予定と聞いております。

防災関係、特に緊急輸送道路という部分になるんですけども、25ページをごらんください。先ほども言いました無電柱化法11条と道路法37条……。37条には3つの項目がございます。そのうちの1号と2号、交通がふくそうする道路や狭い歩道といったところについて、実際には運用がされておられませんので、都道府県市町村向けに占用制限の対象がどうい道路になるのかというのを昨年7月のこの委員会でも御議論いただきましたことを踏まえて通知を出して、この4月から運用する予定にしております。

イメージ的には、左側に道路の狭いところのイメージですけども、道路構造令の幅員を満たさないような幹線道路であるとか、路側帯からはみ出した歩行者と車両が接触しそうな危険な道路、真ん中は狭い歩道をあらわしていますけども、バリアフリーの基準で必要とされています有効幅員2mが電柱があるがために満たないとか、それよりも狭い歩道といったところで占用制限できるというものでございます。

それから、右側の防災の道路です。緊急輸送道路において運用しておりますけれども、例えば原発避難路とか、津波の避難路とか、そういったところにも適用し得るということを改めて自治体に通知したいと思っております。直轄国道は、そのほとんどが緊急輸送道路でございますので、全て3号のほうで保護し尽くされています。そういう意味で、1号、2号については地方自治体の道路ばかりですので、地方自治体に、この考え方を通知することにしてございます。

続いて、26ページです。無電柱化法12条が上の段の点線で囲まれてあるところに書いてございます。関係事業者というのは電力、通信のことです。関係事業者は、社会資本整備重点計画法第二条第二項一号——これは道路事業のことです——、道路事業とか市街地開発事業、その他類する事業が行われる場合には、電線、電柱を道路に新たに設置しないようにするということが無電柱化法に書かれております。

一方で、電柱はいわゆる義務占用物件でございまして、電力、通信から占用したいという申請が上がってくれば、基準を満たしている限りは許可しなければならないという制度がございまして。この関係を整理するというので、下のような改正を行います。

道路事業は、市街地開発事業等が実施されている場所では、電柱も当然立てられなくなるんですが、電線を地下に埋設することが困難な場合、技術的にできない場合を除きまして、電柱・電線は新設を許可しないと、占用許可基準を変えることにしております。先ほどの義務占用で申し上げました許可基準を満たしている場合は許可しなければならないので、無電柱化法12条に該当する場合は許可基準に該当しないという改正をすることによってございまして。

以上の占用制限関係をまとめたのが27ページでございまして、新設電柱の占用禁止をする区域って、どういう区域なのかというのをベン図のようなものであらわしております。対象区域は無電柱化の目的から制限する区域と事業の実施にあわせて制限するという2つの考え方がございまして。目的について無電柱化法は3つ書いてございまして、残念ながら、景観については、まだ手が打てておりませんが、これは今後の課題かと考えております。防災、緊急輸送道路を従来からやっておりますことに加えて、原発避難路等も対象ですよということをお伝えすること、それから、安全・円滑については先ほど申し上げたような道路が対象ですよということで、今後やっていきたいと思っております。

それから、下の段ですけれども、今のところ、事業があるところについても新設は禁止ですよと、事業がないところは占用制限という方法ではないということによってございまして。

続いて、28ページ目から関係事業者間の連携強化ということで、事業のスピードアップを進めたいと考えております。

29ページ目をごらんいただきたいのですが、無電柱化をするのに平均7年ぐらいかかっております。何をしているかといいますと、最初に設計と手続に2年ぐらいかかっております。それから、電線共同溝をつくるために、まず既存のガスや水道などが支障となる場合に、それをどける工事、移設工事に1年ぐらいかけています。そして、電線共同溝本体をつくるのに2年ぐらいかかっております。さらに、本体から各おたくに引き込み管を入れるのに1年ぐらいかかっております。そうしたものを終えまして最後、電柱・電線を全て撤去して復旧する工事、舗装工事をやるのに1年ということによって、平均すると7年ぐらいかかっております。

7年と聞きますと、長いですよという感覚になるかなと思うんですね。特に②から④で道路を掘っている工事自体で丸4年かかっていますから、よくよく考えると、自分の家の前を4年間も掘り続けられたら、たまったものではないなということによってございまして。

なぜ、このように時間がかかっているかというのと、次のページをごらんください。これは手順を書いているんですけども、本体の設計をコンサルタントにお願いして、その設計をもとに工事をやるんですけども、工事をやるときに、実際に埋めるところを掘ってみ

るんです。掘ってみるのを試掘と言っていますが、掘ってみると、設計図になかったものが地下に入っているぞということになって、設計を変更しなければいけないというのがよくあります。それで、また修正の設計をする。そうこうしているうちに2年ぐらいかかってしまいます。

その設計を踏まえて、ガスや水道、下水道が邪魔になる場合に移設をするんですけども、この工事は例えばガスを掘って新しい引っ越すほうの管を入れる。それから、全て埋め戻してしまいます。そういった工事を全部つなげて新しい管が全部できましたとなったら、また掘って古い管をどけます。

そういうことが全て終わったら、今度は水道屋さんが新しい管を入れます。古い管をどけたら、新しい管に引っ越せるわけです。その工事が終わりましたら舗装する。プレイヤーごとに掘って埋めて、掘って埋めて、掘って埋めては繰り返している。それぞれの占有業者にやっていただいているものですから、そういったことになっています。

さらに、本体の工事、移設が終わりまして、ようやく工事を出すと、我々、単年度予算で動いておりますから、手続があつて発注がある間は工事がとまってしまう。本体ができましたら次に、おたくのほうに引き込みをするんですけども、その工事をやる前に引き込み管の設計をしていただく。これは電力とか通信にやっていただいているんですけども、本体工事をやりながら場所が微妙に変わったりするものですから、それを受けた後、工事が終わってから、その位置をもとに設計をやって、電力と通信がそれぞれ掘って埋めて、掘って埋めてをしているということで、7年かかっているということでございます。

これを何とか早くしたいなということで、31ページ目に、そのプログラムを書いてございます。お手間ですが、ここで資料1-2を補足的に使わせていただきたいので、横に置いていただければと思います。

大きく3つあります。工事の手順を見直しましょうと、繰り返し掘るのをやめますということで、資料1-2の1ページ目に、先ほどとは違うフロー図になっておりますけれども、書いてございます。本体の設計をするときに、試掘も行おうと。それをあわせて移設設計、引き込み管の設計も同時にやってしまおうということでございます。

それから、先ほど工事掘って埋めて、掘って埋めてと言いましたが、できるだけ同時に進めることによって埋め戻しを少なくしようということでございます。埋め戻しを少なくするために、1-2の2ページ目でございますけれども、簡易な復旧工法というふうに載せております。土で埋め戻すのではなくて、発泡スチロールみたいなものを使おうと。沿道の方々が道路を利用しますので、夜間に工事をして、昼間はもう一度通れるようにふたをしなければいけないんですね。そのときに、一々土でやっている大変ですので、そういったことに発泡スチロールを使おうとか、先ほどのガス、水道が順番に工事するときに、復旧をこれでやろうとか、そういったことでございます。

続いて、今あるものはもっとうまく使っていこうということでございまして、資料1-2の3ページ目でございます。これは先ほど説明しました既設の管路をもっと使おうということで、同じでございます。

それから、新しい技術も使おうということで、4ページ目、トレンチャーという機械です。過去に諸外国の無電柱化の方法を御紹介したときがございました。そのときも出てきたんですが、トレンチャーというベルトコンベアのような機械です。これで一気に



掘っちゃおうというものでございます。適用できる場所にはいろいろ条件がございますけれども、こういったものは日本では余り使われていませんので、どんどん使えるようにしていきたいと思っております。

それから、制度としても使えるものは使おうということで、予算が単年度主義なものですから、一々毎年度発注手続で工事がとまると言いましたけども、資料1-2の5ページ目でございます。国債を使って通年で施工していこうと、これによって完成を早くしようということでございます。

それから、資料1-2の6ページ目でございます。今後、無電柱化の大宗は自治体を中心になってくるかと思っております。そういった中で、右下の円グラフを見ていただきたいんですが、例えば市街地があります1212市区町村のうち、無電柱化をやったことがありますというのが過半数になっております。684ございます。その684のうち、土木職員もいませんという市区町村が172あるということで、やりたくても何からどう手をつけていかかわからないという方が結構いらっしゃるということなんです。

さらに、次のページを見ていただきますと、無電柱化をするときの課題って何ですかと、これは過去に聞いたものですが、左側にグラフがございまして、電力、通信事業者との調整が困難だとか、⑦にもまさに書いていますが、ノウハウがないということがございます。そういったことを踏まえまして、右側にありますような「合意形成に係る技術ガイド」を作成したいと思っております。

さらに、現場の方が「ちょっと聞きたい。どうしていいかわからないから教えてほしい」というところに答えるために、ワンストップ窓口を考えてございます。これは8ページ目でございます。地域の方や事業者、市町村が無電柱化をやりたいけども、何からどう手をつけていいかわからない、最初の取っかかりを知りたいというところ、そういった御相談を地方ブロック無電柱化協議会、これは国や地方公共団体、電力、通信会社たちもメンバーに入っている協議会がございまして、事務局に窓口を置きまして、そこでお答えをなるべくしてあげよう。さらに現場を見てほしい等ありまして、なかなか行けない場合は外部の無電柱化に詳しい方々に派遣をお願いする。このような制度をつくっていききたいと思っております。

以上、事業者間の連携強化ということでスピードアップを図っていききたいという御説明でございます。

資料1-1に戻っていただきまして、32ページ目からは広報関係でございます。33ページ目は無電柱化の日「11月10日」ということが法律で決まっております。こういった日にいろいろなイベントを行って、広報しております。

さらには34ページ目、無電柱化推進展ということで、新しい技術を御紹介するイベント、こういったものがございます。

35ページ目は無電柱化を推進する市区町村長の会というのがございまして、約300名の会員がおられるんですけども、こういったところで無電柱化の情報共有を進めているということでございます。

以上、大変駆け足で恐縮ですけれども、昨年7月の委員会以降の主な取り組みについて御報告をさせていただきました。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

何か御質問とか御意見ございますでしょうか。

○天野委員 昨年の委員会が終わった後、某県の某基礎自治体の町から、「数年後に都市計画道路の施工事業が起こりそうだ。無電柱化したい。まずは概略設計を出したら、既存手法で出てきた。新しい低コスト手法にしたほうがいいんじゃないですかね」と言われて、「そうだね」という話でやると、なかなかうまくいかない。例えば小型ボックスにしても、現状で設計すると全部特注品になりますので、値段が上がったりする。そういうことで心配したんです。説明があった例えばワンストップ相談窓口ができるとか、1のほうの電線共同溝技術マニュアルが出てくるということもだんだんクリアできると了解していいでしょうかというのが1点です。

もう一つ、基礎自治体も自治体ですので、ちょっとでも高くなると、会計検査に引っかかったときに、誰が説明するんだということも心配しています。

もう一つは、低コスト手法は新しい手法ですので、事業者と話をする、メンテ等で少し手間がかかるので嫌われる傾向にもあるということをおっしゃっていたんです。この辺についても、先ほどのマニュアルができたり、相談窓口ができたり、予算の面は場所によっていろいろでしょうが、いわゆる基礎自治体、まさに土木職員が少なく、今まで電線地中化をやったことがないようなところでも、やろうと思うと相談できたり、設計のガイドラインに従えばいいとか、こういう設計ができるコンサルタントを紹介いただけるように、もう少し待っていると進むというふうに了解していいんでしょうかということです。

○屋井委員長 幾つか御質問を聞いてからのほうがよさそうなので、ほかに何かございますか。

○松原委員 どうして電柱が立っているのかというのは、理由をシンプルに言うと電柱を立てたほうが安いからですね。東京電力も、埋めると10倍ぐらいかかるんだということを言っていますので、大卒で言いますと、無電柱化推進法はザル法になってしまっている。何かの罰則規定のようなものがないと、経済合理性からいけば事業者は電柱を必ず立てるということになる。株主から収益を上げるよう要求される以上、それは当たり前のことですから、長期的には立てたほうが安いというあり方自体を変えていくしかない。でもそれは理想論ではあっても、いきなりそんなことをやるわけにはいきませんので、長い見通しとして占用料を上げていくスキームをつくらざるを得ないというのが前回の会議の一つの方向だったと了解しています。

あくまでそれを前提にした上で、ここの場所は制限していくというのが短期的なやり方です。この両方がないと、今の御質問にもありましたように、自治体が主導であるかのようなことになってしまう。自治体主導では、税収の多寡もあり、自治体によってはやる気が起きないところがどうしてもあります。事業会社が主導でやるということが推進法に書かれた以上、それをかなえるようなスキームを一方で持ちながら、両方で囲い込んでいくことになります。

電柱一本立っていることについて、一本で一月約200円とかしか地代がかからないというのは、いくらなんでも異常なことだと思います。道路のど真ん中にあんな邪魔なものが一本200円の間借り料というのは余りにもおかしいのではないかと。ましてや電柱に広告がぶら下がったりすると、むしろ電柱が立っていることは黒字になっちゃう。

このあたりは推進法で、電柱というのが社会に対して迷惑をかけているという外部不経

済であると——外部不経済という言葉は使われていませんが運用上は使われ始めています——、これを織り込んで占用料を考えていかなければいけない。占用料はこの委員会の担当ではないと思いますが、そこは連携して全体としてやっていかないと、スキームが動かないんじゃないでしょうか。それをどういうふうに織り込んでいくのかというのが1点目の質問です。

もう一点は、先ほど御説明の中で、地下に埋設しているものがふくそうしているので、1年かけて試掘して、よくわからないものが入っていたらやり直すということですが、これについて私が聞いている限りですと、地下をスキャンすることがかなり簡便にできるような技術を持つ会社がある。それによると1週間ぐらいかけていくと、かなりのことがわかるということで、地下のスキャンが簡単にできるのであれば、そういうものを活用して行って、精度を上げていけば、一々試掘しなくても済むのではないか。それについても検討を公でやればいかがでしょうか。それについてはどういうふうにお考えでしょうか。

○屋井委員長 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。

○鈴置委員 連携の強化というところで主に挙げられるのは作業手順の連携というイメージでしたが、無電柱化を進めるには、各種プレイヤーですね、国とか自治体とか事業者といった各種の関係者の間の連携が重要だと思われまます。その連携を強化するためには、どのようなことがされているのでしょうか、また考えられているのでしょうか。

それから、財政的措置についていろいろ書かれています、これは定量的にどのくらいの規模の進展を促すことが想定されているのでしょうか。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

御意見は御意見として次の議題に極めてかかわりますので、このあたりで御質問を中心に答えていただければと思います。

○清水地域道路調整官 事務方で答えられる範囲から答えたいと思います。

まず、天野先生からいただきました基礎自治体で低コスト手法は余り浸透してなくて、さらに使おうとしてもコンサルにもまだ浸透していないということがございます。まさに御指摘のとおりでして、基準が変わったことによって、手引きに、それをやるにはこうしたらいいよという基本的な考え方は書いているんですけども、残念ながら、今はまだ特注品になっております。ですので、現場で一つ一つ電線の量に見合った箱の大きさを設計しながら、強度を確認しながらつくっている、手間がかかります。そういう意味では、初めてのことにトライするのはおっかない。特に会計検査もあるので、どう答えていいかわからない。そうすると、とりあえず、従来の方法で安住しちゃおうということが現場では起きているということでございます。

そういったことを改善していくために、マニュアルの改訂は整備局が各現場、電力会社とも調整しながらマニュアルをつくっておきまして、自治体の人もこれを踏襲しながら工事の発注をするときの設計というのを使っているんです。ですので、このマニュアルに書かれることによって安心して工事できる、設計できるということになるので、これが普及するキーになってくるかな。

それから、先ほど小型ボックスも4カ所ありましたけれども、それぞれの大きさになっていますので、これもある程度汎用品となるサイズを決めまして、そうすることで、メー

カーで既製品をどんどんつくれるとなると、スケールメリットも働いてコストも下がっていくのではないかなというところで進めたいと思っております。

それから、松原先生の御指摘のうちの2つ目の地下埋設物のスキャンということですが。電磁波等で地下の埋設物を探索する技術は幾つかの会社がございます、いろいろお話を聞いておるんですけども、1mぐらいまでは、そこその精度でわかるんですが、それ以上はわからないとか、上下に複数の管が重なっているとわからないというのと、なお現状は、まだまだ値段が高いと思っております。それを普及させるには、さらなる技術開発をどんどん進めていかなければいけないということと、現場は掘ってみるのが一番確実にわかるということで行われているので、全ての箇所を掘るわけではありませんので、例えば地上機器の下にある特殊部ですね、そこが設計に大きな影響が出てきますので、そういったところだけでも試掘するというのも効果的なのかなと考えております。

1点目は路政課から後ほど御説明したいと思えます。

鈴置先生の1点目は、作業手順の連携というところはあるんだけどという話でありました。今までも、進めていくために、まずブロック単位で地方ブロック無電柱化協議会をやっています、そういったところを無電柱化していくのかという場所であったり、どんな手法でやっているのかというのを調整しております。さらには、提言にも書いていただきましたけども、現場、現場で個別の箇所ごとに必要に応じて協議会をつくって、トランスをどこに置こうとか、そういったところの連携をするというのはございます。

先ほど紹介しました合意形成のための技術ガイドをつくるということのも、電力や通信にも入っていただいて一緒にやっております。そういったことで、進められればなと思っています。

それから、財政的措置です。特別枠のような形で、防災・安全交付金から切り出すという形にしております。それによって、確実に電線共同溝をやりたいという自治体の要望には相当応えられるようになってきているのかなと思っております。最初に説明しました台風21号を受けた緊急3カ年対策は特別の措置を講じることになってございまして、予算も別枠で用意されております。

そういったことで、着実に事業は進めていきながら、一方で、コスト縮減をやることによって、無電柱化をしっかりと進めていきたいと思っております。

松原先生の1点目のほうをお願いします。

○千葉路政課長 松原先生、ありがとうございました。

私どもも、あり方検討委員会の中間とりまとめを受けて、昨年4月に無電柱化の計画をつくらせていただきました。そのときに、まずコスト縮減、財政的措置といったものと並んで、占用制度的確な運用が大きな柱の一つになっております。かつ占用制度的確な運用というものも大きく三本柱があったと認識しています。1つは占用制限制度の適用。これはいろいろ制度を改正させていただきまして、この4月からスタートするのもあります。また無電柱化法12条の新設電柱の抑制というところもやりました。もう一つの柱が占用料のあり方というふうに、私どももしっかり受けとめてございます。

御案内のとおり、占用料は3年に一遍の見直しということで、地価の動向を踏まえて、3年目に一遍見直しておるんですけども、そういったタイミングで中間報告あるいは無電柱化の計画の中で位置づけられている占用料の見直しに、こういった形でチャレンジで

きるのか、外部不経済ということに着目して何ができるのか、他方で消費者にとって過度な負担が生じることにならないように留意もせよということでございますので、32年度の占用料見直しに向けて検討を深めていきたいなと思っております。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

最後の点は、松原先生もおっしゃったけど、前回のこの会議でも随分議論になって、いろいろな考え方が御提案あった経緯もありますので、早急に検討を開始していただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

時間の関係がありまして、次の議題に入ってから、また御発言いただきますので、よろしく申し上げます。

○屋井委員長 (2)のほう、よろしく申し上げます。

○高橋道路利用調整室課長補佐 議題(2)を説明させていただきます。道路局路政課で道路利用調整室の課長補佐をしている高橋と申します。よろしくお願いたします。

資料2に沿って御説明させていただきたいと思えます。簡単に資料の構成を御説明差し上げます。1ページから6ページまでが話のイントロダクションになりまして、7ページ以降が具体的に御議論いただきたいところとなっております。

まずは1ページから御説明を差し上げます。1ページ目は新設電柱の占用制限後もふえ続ける電柱ということでございます。我々は平成28年から直轄国道において新設電柱の占用制限をしまいましたが、電柱自体はふえ続ける一方でございまして、既設電柱を撤去していくことに着手していかなければ無電柱化は図られないところがございます。

もう一枚、おめくりいただきまして、この点も先ほど清水から説明がありましたけれども、昨年秋の台風21号で電柱の折損、倒壊及び道路閉塞といった事態が生じております。無電柱化の中でも、特に防災目的の無電柱化の必要性が高まっていると認識をしておるところでございます。

さらにおめくりいただきまして、3ページ目は、このスライドも先ほどの説明資料と重複しておりますが、無電柱化法11条で特に必要であると認められる道路の占用を禁止等していくことが定められており、37条の中で具体的に1号、2号、3号ということで、道路管理者が権限行使できるように法律が整備されています。11条と37条のポイントは、新設の電柱、既設の電柱を問わず適用できる条文となっている点でございます。

さらにおめくりいただきまして、無電柱化法12条でございます。こちらは、道路事業と市街地開発事業等において効率的に無電柱化ができるという観点から、新設の抑制、既設電柱の撤去について規定した条文でございます。

おめくりいただきまして、無電柱化推進法と道路法の根拠に基づきまして、これまで我々は新設の占用制限に取り組んでまいりました。まだまだ取り組みができていないところももちろんございます。具体的には、景観対策でございますとか、無電柱化法12条の事業がない場合、道路事業等がない場合はどうしていくのかといった点は、まだ新設でも手当てできていないところはございますけれども、一通り新設については取り組みを進められてきたということで、そろそろ我々も既設電柱の撤去について議論を始めたいと考えておるところでございます。

6 ページに進みまして、既設電柱の撤去は昨年春に定めた無電柱化推進計画の中でも具体的に定めがされているところがございます。1つ目が占用制限制度の適用ということで、既設電柱の占用制限について現に電柱等の道路の占用を行っている電線管理者及び、電線によってもたらされるサービス利用者の既存の利益、期待等にも十分に配慮しつつ、具体的な措置について検討し、措置を講じる。

また、無電柱化法12条の關係の新設電柱の抑制等として、国は可能な場合には既設の電柱等の撤去をあわせて行うことを規定している無電柱化法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規定されているところがございます。

おめくりいただきまして、7 ページ、ここからがいよいよ議論のスタートということでございます。現在、占用制限をかけられているところは新設電柱の設置のみが禁止されていまして、既存電柱の取り扱いは、運用上、当分の間は占用を認めるということで定めております。しかしながら、相次ぐ災害によって通行の障害ですとか道路の閉塞が生じたことを踏まえて、緊急輸送道路における既設電柱の撤去については早急に取り組みを進めていく必要があると認識しているところがございます。

おめくりいただきまして、8 ページ目から、それをどうやって具体的に進めていくのか、その考え方について、皆さんに忌憚のない御意見をいただきながら検討を進めてまいりたいと考えております。

1つ目は、既設電柱に対する占用制限と猶予期間の必要性ということでございます。緊急輸送道路における既設電柱の撤去を進めるに当たり、電線管理者に対する占用許可の信頼を保護する必要があることから、緊急輸送道路上の既設電柱について、一定の猶予期間を設けて更新を許可しないこととすべきではないかという問い立てでございます。

下のイメージ図を見ていただければと思います。我々の方から具体的なイメージとして御提案させていただくものですが、新規に占用許可をするもの、または更新許可をするものがございまして、これについて本省から通達を発出して電線管理者の皆さんと調整をした後、官報告示をして、黄色のところを占用制限をかけていく。この占用制限をかけた瞬間に電柱を撤去してくださいというのは、占用許可の信頼という観点から、なかなか困難であろうということで一定の猶予期間を設けてはどうかということを描いております。

次のスライドで説明するのですが、ここでは一定の猶予期間を10年と設定して、このイメージ図を書いております。したがって、残りの占用期間 $\alpha$ 年と書いてありまして、「占用期間： $(10-\alpha)$ 年」と書いてありますけれども、この $\alpha$ と $(10-\alpha)$ を足すと合計で10年になります。この10年の後に電柱を撤去していただくようなイメージということを考えております。

この $\alpha$ は何かと申しますと、占用制限をかけていた時点で、例えば $\alpha$ が4だとして、残りの占用期間が4年だった際に、占用期間が終わる際に更新許可をいたします。その際に、通常であれば電柱に関しては最大10年の占用期間を認めておりますが、その観点から $(10-4)$ をした残りの6年間を占用期間として、制限の開始から10年後には電柱を撤去していただくようなことができないかと考えておるところでございます。

1枚、おめくりいただきまして、先ほどから何回も10年、10年ということをお願いしておりますけれども、10年でいいのだろうかというところの議論も必要となってまいります。既設電柱の撤去の猶予期間は、電柱の占用期間が最大10年以内とされていることと、先ほ

ど清水の説明からもありましたとおり、無電柱化の事業期間は平均7年程度とされております。そうであれば、10年の猶予期間があれば、道路占有者の信頼を保護し、かつ埋設していくということで、具体的に問題なく地中化を図れるのではないかと考えております。

続きまして、10ページでございます。無電柱化推進計画の中にも電線管理者、それからサービスを受けている方々に対する配慮が必要だという文言がございましたように、電線管理者等に対する配慮も必要でございます。繰り返しになりますけれども、相次ぐ災害の発生で無電柱化の必要性が高まっているということ自体は御理解いただくものの、電線管理者と電線管理者が提供するサービス利用者の既存の利益にも配慮する必要がございます。

そういった観点からしますと、これはまだアイデアにすぎませんけれども、占用制限を実施していくに当たっては、電線管理者と既設電柱の撤去のケースについて協議をさせていただいて、この協議の結果を踏まえて段階的に占用制限を実施していくといった対応を検討していくべきではないかと考えております。

続きまして、11ページをお願いいたします。具体的に既設電柱を撤去する場合、避けて通れないのは損失補償の論点でございます。この損失補償のあり方については、既設電柱の撤去にかかる電線管理者の損失補償について10年の猶予期間を設けて更新を許可しないこととしております。言いかえますと、更新は許可しないんですけれども、地中での電線の占用は許可されるということも踏まえて、原則として補償しないこととしても問題ないのではないかと問い立てでございます。

ただし、移設費が著しく高額になるケースもあるかと思えます。こうした社会通念上の受忍義務の範囲を超える損失については個別具体的に補償を検討することとなりますが、先ほど清水からも説明があったように、無電柱化、コスト削減に向けた取り組みを進めておるところでございますので、こうした考えのもと補償しないこととしても問題ないのではないかと提議させていただいております。なお、御参考ですけれども、我々の検討の際は最高裁の判決と大阪地裁の判決を参考としております。

続きまして、12ページでございます。ここまでは既設電柱に対する占用制限をかけていくに当たって、一般論として、どんな論点があるかという観点で問い立てをさせていただいております。この図にありますとおり、緊急輸送道路に関して、ここまでは青色の部分を御議論させていただいております。ここからは、さらに対象を絞り込みまして、緊急輸送道路で、かつ無電柱化法12条の道路事業等が実施される場合はどう考えるかということで、赤色の「速やかに既設電柱の撤去に取り組む区域」ということで、13ページ以降、説明させていただきたいと思えます。

13ページを開いていただきまして、無電柱化法12条に基づく既設電柱の撤去ということでございます。「無電柱化法12条後段に規定する電柱の撤去が可能なときは、当該電柱が撤去されるよう占用制限を活用すべきではないか。この場合の当該電柱の撤去に伴う電線管理者の損失補償については、10年の猶予期間を設けて更新を許可しないこととした上で、移設費が著しく高額なケースには該当しないものとして、補償しないこととしても問題ないのではないかと、ちょっと長くて大変理解が難しいところでございますので、少しずつ分けて御説明をしてみたいと思えます。

1枚、おめくりいただきまして、14ページでございます。そもそも無電柱化法12条で既設電柱を撤去する場合というのは、具体的にどのようなケースが想定されるのかというこ

とを14ページのスライドで説明しております。御案内のとおり、無電柱化法12条は、枠囲みの条文の中に書かれておりますように、赤色の「新設電柱の抑制」と青色で書いた「既設電柱の撤去」の2パートに分かれております。

前半の赤色のパートは4月1日から運用をスタートする予定となっておりますけれども、例えば一番左のイラストにあるとおり、更地があるところに道路をつくりまして、そのときに新設の電柱は立てないで地中化していただく。もしくは、真ん中のイラストのように、現在道路がありまして、道路に既に電柱は立っております。ただ、道路を拡幅するのに伴い移設する必要が出るということですが、その際に新設の電柱は設けずに地中化していただく。これが無電柱化法12条の前段で新設の抑制と我々が呼んでいるものでございます。

一方で、既設電柱の撤去は青色の部分でございます。具体的に想定されるケースとしては右側のイラストになります。道路がございまして、歩道があり、その歩道の端に電柱が立っているケースでございます。この歩道を拡幅する工事を行った場合、電柱自体は移設をする必要はございませんけれども、せつかく歩道を拡幅して地中化が図られるスペースができたところで、これにあわせて既設電柱を撤去していただく。これが12条でいうところの既設電柱の撤去のイメージになります。

続きまして、15ページを開いていただければと思います。最初の論点で、無電柱化法12条に基づく場合は移設費が著しく高額なケースには該当しないものとして補償しないこととしても問題ないのではないかと問い立てをさせていただきました。緊急輸送道路一般としては、原則として補償しなくてもよい。ただし、著しく高額なケースについては個別に補償検討ということですが、無電柱化法12条の場合、15ページのスライドにありますとおり、青色の単独地中化で工事をやるときと比べて、赤色の無電柱化法12条、道路事業とあわせてやる場合には電線管理者の皆さんにとっても効率的に無電柱化を進めていただくことができるということで、この際には移設費が著しく高額なケースには該当しないのではないかとございまして。

続きまして、16ページをお願いいたします。占用制限にかかる手続のイメージということですが、13ページで問い立てをしたときに、占用制限を活用すべきではないかと問い立てをさせていただいております。その趣旨をここで説明させていただくこととなります。現在、想定できるイメージとしては、このようなイメージかなと考えています。

無電柱化法12条といいますと、道路事業であるとか、市街地開発事業、さまざまな事業がありますが、これは道路事業で想定して描いております。左から時系列に沿って見てまいりますと、下の占用制限のところでは新規占用または更新許可というところがございまして、本省通達を発出します。

一方で、上のほうにまいりまして、都市計画決定して道路事業が新規事業化される際に、道路管理者は電線管理者に通知とございます。この通知の意味は、無電柱化法12条に基づく新設電柱の抑制、ここに新設の電柱は立てないでくださいという通知をしていくこととなります。さらに道路事業のほうで測量、設計、用地買収が進むと、既設電柱が撤去できるかどうか具体的に覚えてまいります。そこで、道路管理者としては電線管理者の皆様と調整をさせていただいて、既設電柱も撤去ができるということになれば、官報告示をして制限を開始していくこととなります。

そして、制限の開始から10年をたった後に電柱は撤去していただくこととなります。



ども、無電柱化法12条で道路事業が行われる場合には、10年待って電柱を撤去するよりも、道路事業とあわせて電柱を撤去したほうが安く電柱を撤去することができます。上の事業フローで言いますと、道路事業等に伴う電柱の撤去と占用制限に伴う電柱の撤去という青色の枠囲みが2つあって、左側の「道路事業等に伴う電柱撤去」で撤去してしまったほうが費用面で効率的にできるということですので、10年を待たずに電柱を撤去していただくインセンティブになるのではないかと考えております。

最後に、17ページの占用制限区域の公示イメージということで、これは参考資料ということでございます。占用制限をやっていくに当たっては公示が必要ということで、これは道路法の中に根拠がございます。直轄国道については官報により告示をいたしますので、官報のイメージを下に記載されております。ポイントになりますのは、5番の占用制限の内容でございます。具体的に書ける内容はちょっと複雑ですが、(1)と(2)のような内容を占用制限の内容としてかけていくことになるのかと思っております。

具体的には、占用許可を更新する場合ということで、先ほど途中で三角が出てきて、 $\alpha$ と $(10-\alpha)$ の境が出てきたと思いますけれども、例えば残りの占用期間が4年のところで更新をする場合には「4に定める期日から起算して10年を経過した日より前」なので、6年以下で占用期間を設定するという占用期間に対する制限の内容、(2)は「10年を経過した日以降、……占用期間の更新を認めない」ということで、10年たった後には占用の許可の更新を認めない。この2つの内容を占用制限として書いているというイメージでございます。

内容が複雑で大変恐縮ですけれども、14ページから17ページの図は13ページの問い立てを理解していただくという観点でつけている資料になります。法律の話が多くて大変複雑で、大変恐縮で、わかりにくかった点もあるかと思っておりますが、皆様からいろいろ御議論いただいて、今後の取り組みの仕方について御意見をいただければと考えております。

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。

先ほど御説明あったように、12ページに2つの事柄が書かれていて、いずれにしても、緊急輸送道路が対象ということでありまして、12条関係でこういうことが今回の議論の中心ということになります。

最初に簡単な御質問等を含めて御質問があれば、まずはお受けした後で、大いに御意見をいただきたいと思っております。

○二村委員 簡単な質問を一つ。16ページの占用制限のグラフはわかりやすいと思っておりますが、本省通達の発出は全事業者について一度に行われるものですか、それとも段階を踏んで行われるものですか。

○高橋道路利用調整室課長補佐 一度にということではなくて、個別の事業について調整をさせていただいて、段階的に占用制限をかけていくというイメージでございます。

○二村委員 なるほど。全事業者に対して、ある日突然、10年以内ということではなくてということですね。ということは、集中しないと考えてよろしいわけですね。——ありがとうございます。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

私も、今のかかわる簡単な質問です。最後の17ページ、地方整備局長からの告示とい

うことでありますけれども、16ページのフローでいうと、これはどこの段階の告示になるんですか、官報告示とありますけども。

○高橋道路利用調整室課長補佐 告示の中の4行目に「平成●年●月●日 ●●地方整備局長」と書かれておりますところは、16ページでいいますと、黄色で書かれた制限開始の左に官報告示というのがございまして、官報告示の日程がこの告示の日程でございます。

○屋井委員長 制限開始の手前ということですか。手前の官報告示ね。ありがとうございました。

ほかは何か御質問ございますか。

○鈴置委員 確認ですが、道路事業とあわせて地中化する場合は著しく費用は増えないだろうという話は、地中化については特殊部・管路敷設のところだけの費用になり、他は共通の費用だから特殊な負担は起きないだろうという意味ですね。

○清水地域道路調整官 特殊部や管路という電線のための設備について電力会社とか通信会社に置いていただくんですけども、いわゆる土木工事ですね、掘削したり、舗装とか、単独地中化でしたら、占用事業者として自分で掘って、埋めてとなるんですけど、それが要らないので、コストが安く済みますよねと、そういう趣旨です。

○鈴置委員 特に増える要因はないだろうということですね。

○清水地域道路調整官 そうです。

○鈴置委員 場所によって特殊なことがある場合は、協議の中で検討されるということになるのでしょうか。

○清水地域道路調整官 そうですね。個々、個別の現場ごとに特殊な事情があって、そもそも埋めるスペースがないとか、そういう場合は技術的に難しいということになると思いますけれども、道路事業や面整備とかやっている場合は、今までその下は何もないところが多いので、工事はかなりやりやすいところが基本的には多いのかなと思っています。

○鈴置委員 例外的に費用が極端にかかるような場合も出てくるかと思いますが、そういう場合は、先の説明とは別の話になるということですね。

○高橋道路利用調整室課長補佐 例外的に高くなるような箇所があるかということについては、まだ絶対はないというところまでは言い切れるかどうかというところはわかりませんので、今後、電線管理者の皆さんとの話し合いをしながら細部については詰めていくことになると思いますけれども、現時点では、そういったケースはなかなか考えにくいのではないかなと考えております。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

そろそろ御意見のほうに移りたいと思います。いかがでしょうか。よろしくお願ひします。

山本先生、今日は途中で御退席ということですが、最初に、よろしいですか。

○山本委員 申しわけございません。用件があって退出するものですから、最初に発言をさせていただきます。

ただいま御説明のあった方法は、一番かたいところから推進していくという趣旨であると承りまして、この範囲であれば、まず問題はないのではないかと思います。基本的にどういうふうを考えるかということなのですが、占用制限をかけて、占用許可を途中で撤回するというのではなく、占用許可の期間の満了までは占用を認めた上で更新はしないと、

なおかつ、地中に埋めることは当然認めると、一切使うことを認めないというわけではないという条件がそろえば、ぎりぎりのところで言えば、無補償で占用許可の更新をしないということも考えられるであろうと思います。

ただ、今までのいきさつがあります。今まで、電柱を立てて使うというやり方を認めてきたといういきさつがあるので、それを急に变えるということは負担が大きいであろうという実態を踏まえて考えると、先ほど信頼の保護という言葉が出てきたかと思えますけれども、信頼を保護するという観点から、いわば激変をさせない、激変緩和措置をとるということではないか。その趣旨で段階的に進めていくという話ではないかと思えます。

補償について考えるときに、幾つか考慮するポイントがあろうかと思えます。1つは、急に变えることをしないという趣旨ですから、どれぐらいの猶予期間を置くかという期間の問題と、実際に地中化をするときにどれぐらいの費用がかかるか、今までのやり方を変えるというときに、どれだけ費用がかかるかということと、無電柱化する公益上の必要性がどれだけ大きいのかと、恐らく3つぐらいのポイントがある。

今日のお話のあった範囲は、3つの部分のどれから考えても補償なしで進められる、一番進められそうなところを選んで要件立てをされたのかなと思います。つまり、期間としては、とにかく10年は置きますという形ですね。許可期限が来たから、すぐにこれで更新しませんということではなくて、少なくとも10年は電柱のための占用を認めましょうということと、先ほど話がありましたように費用もかなり低くて済むところを選んでいくということ、それから、緊急輸送道路に絞っているということですので、そういう観点から言うと、一番かたいところではないかという印象を受けました。

ただ、今後、範囲を拡大していく必要が出てくるだろうと思います。したがって、とりあえずここから始めるということであって、ここに限定するとか、ここに限定しないと無補償で更新はできないという意味ではないというメッセージを今から出しておかないと、これからほかのところに広げることが難しくなるだろうと思いますので、したがって、一番かたいところで、ここから始めますと。しかし、これから段階的に範囲を拡大していくという方針を今の時点ではっきり打ち出しておくことが必要なのではないかと思いました。

とりあえず、以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

神橋先生、いかがでしょうか。

○神橋委員 山本先生と同じ行政法を専攻しておりますので、今の御発言とほぼ同じ趣旨だと思いますけれども、緊急輸送道路という災害防止のコアの部分、一番喫緊を要する部分から始めるということですので、それについては一番手堅い部分から始めるということであろうと思います。また、補償についても、御発言があったところだろうと思ひまして、基本的に10年を考えているということですので、結論としても妥当ではないかと私は思います。

ただ、一点つけ加えますと、今までのいきさつということをどこまで考えるかという問題があります。これは損失補償一つにとどまる問題ではないのですが、私、専門ではないので工学的な観点はわかりませんが、これは今まで御議論もあったのかもしれませんが、地中化をいたしますと、地下に埋設することによって維持のコストが電柱に比べて高くなる可能性があるのではないかと、素人でございますけれども、そのように思い

ます。

そうなりますと、これは電力会社とか、いわば公共事業でありまして、体力のある会社が主として念頭に置かれていると思いますけれども、今後、維持のコストのことを考えますと、損失補償の枠を超えるかもしれませんけれども、その部分を最終的には料金の中に反映させていくべきかどうかといったような問題も出てくるのではないかと。今日は初回でするので私もよく事情がわかりませんが、そのような感想を持ちました。

それから、これは確認なのですが、資料の13ページの電柱の撤去のところ、一緒にやれば安くつくという話でございます。移設費が著しく高額なケースに該当しないものということなのですが、著しく高額に当たるかどうかというのは事業者によって決まる相対的な概念なのか、それとも一定の基準といいますか、物差しで絶対的に著しく高額かどうかということが決まってくるのか。この点について教えていただければと思います。

私から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。

最後、質問がありましたので、そちらのほうから先にお答えいただいてもいいのかな。

○高橋道路利用調整室課長補佐 お尋ねのあったところ、著しく高額なケースについてでございます。現状、道路事業に関する実務上の運用ということではございますけれども、額というものの線引きはなかなか難しいという状況でございます。なぜかと申しますと、相手によって額のラインが変わってくるからです。例えば経営基盤のしっかりとした大企業であれば、そこで受忍できる額と小さな零細の中小企業のようなところで受忍できるような額はおのずと異なってくるということでございまして、神橋先生から御指摘のあったとおり、相手によって額というものも変わってくるというところを踏まえて、現状、実務としては補償しているということでございます。

以上です。

○屋井委員長 いかがでしょうか。

○神橋委員 ということは、通常考えられる事業者であれば、大体どんな事業者でも著しく高額には当たらないという理解でよろしいでしょうか。これをどれくらい想定するかということなのですか。

○高橋道路利用調整室課長補佐 例えば個人とか、まさに道路管理者のほうで補償してあげなければ経営が立ち行かなくなってしまうようなケースは、特に今回議論の対象にしている電線管理者、具体的に言うと、電力会社とかNTTというところは、そういうところには当てはまってこないのではないかと考えて検討しております。

○屋井委員長 ありがとうございます。

○千葉路政課長 額の多額性という議論は、過去のいきさつもあって、例えば昭和50年代ぐらいもかなり深掘りして議論された経緯があります。そのときには、占用者の事業規模の大きさ、あるいは緊急に資金を調達することができないような場合とか、事業規模が小さいから、小さいからということも一つの観点ですし、予見可能性がないまま急に額が求められるような場合も移設費が多額となる場合ということで議論されてきた経緯がございます。ですから、その当時も、恐らく今も一律に線を引くのはなかなか難しいんですけども、過去の議論の積み重ねですとか、本日いただいたような御意見を踏まえながら検討し

ていくことになるかと思えます。

ただ、無電柱化法ができて、昭和50年代ですとか、平成の初めのころと比べると状況も変わっておりますし、地中化の低コスト技術の開発ですとか、関係する資機材の値段の検証ですとか、こういった事業が広く行われていくことに伴います広い意味での産業としての低コストみたいなものを考えていくと、この額の多額性のとらえ方も過去とはちょっと違うところもあるのかなというところで、そこは個々具体的に検討していく必要があるかと考えています。

ただ、少なくとも無電柱化法12条に基づく既設電柱の撤去という場面については、著しく高額なケースに該当しないものとして一般的に整理することも可能なのではなかろうかと考えています。

○屋井委員長 神橋先生、よろしいですか。――結構ですか。

どうぞ。

○山本委員 今の点についてですけれども、私の理解では、まず10年の猶予期間を設けていることと、11ページでは一般的に書かれていますので、どういう場合を想定するのが問題で、あらゆる場合が想定されているのかもしれないけれども、公益上の撤去の必要性がかなりあるという場合ですと、原則としては、補償を要することが考えられる場合はほとんどないのではないかと思います。

ただ、いろいろなことがあるので、ここもかたくこのように書かれているのではないかと思いますけれども、原則としては補償なしということではないか。ただ、補償を個別具体的な場合で要する場合というのは、神橋先生が指摘されたように、法的に言えば客観的に見るんでしょうね。状況が大変特殊で、大変な費用がかかるといったような場合が法的に補償が要求される場面として考えられるでしょう。個別の事業者ごとの体力の問題は、円滑に無電柱化を進めるために、政策的に費用を負担しましょうという意味かと思えますので、細かく言えば、そういうふうに2つですね。客観的な状況から見て法的に補償を要することが考えられるという場面と、政策的に無電柱化を円滑に進めるために事業者の様子を見て、支援していくという2つの場面が考えられるということではないかと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。続けて議論させていただきます。

○松原委員 質問も含めてなんですが、14ページの、前向きというか積極的な部分。それに対して補償はどうなるかという話をさせていただいたんですが、真ん中と右と左のと、3つありますけれども、真ん中のものは主体が書いてないんですが、道路の拡幅などをしたときに「無電柱化できる」というのは、認定する主体は道路管理者ですね。「工事の支障により電柱を移設する場合」と、移設するといっているのは事業者のことですね、こう考えるのは。この場合は余り問題が起きないような気がします。事業者が移設したいと言ってきて、それに対して占用を認めないということですから。

ということは、一番問題になりそうなのは右側ので、「電柱を移設する必要はない」と事業者が言っているときに、それでもなお占用を認めないとするには、利害関係が発生するということですよ。

今でもよく拡幅されたところを見ていますと、私が住んでいる近所でも、なぜか道路のど真ん中にポツンと電柱が立っていることがあります。移設する必要がないと事業者は言

い張っているのです、ああいう異様な光景が生まれているのでしょうか。この場合に、今後、どこまで道路管理者が強く言えるかが焦点になってくるでしょう。今後、そういう場所でも移設をしないさいというふうに、これは道路管理者ごとに、つまり自治体が個別に指定していくことになるのか。それとも、専門家を派遣して国のレベルでこういうことを認定していくことになるのか。このあたり、どういうふうに判断していかれるのでしょうか。

○屋井委員長 質問ということですね。将来の議論と今回の議論とあって、今回は緊急輸送道路ということで幹線系の道路中心だということですが、市町村道とか狭い道路なんて、いろいろなケースがありますからね。

○清水地域道路調整官 先ほど松原先生がおっしゃった狭い道路を拡幅したときに電柱が真ん中に取り残されるというのは、前回、7月にやったときの第8回の資料の中にも出てくるのですけれども、いわゆる建築制限で道の真ん中から2mは建物を建てちゃいけませんよ、セットバックするというのがあります。そのときに、もともと狭い道路の端っこに立っていた電柱が、建物がセットバックしたときに電柱も一緒に下がってくれればいいんですけど、下がらないで、電柱が真ん中に取り残されているという場合がございますという説明をしています。下がらない理由は、電柱が家の近くにずれると、電柱を登って泥棒が入るじゃないかとかいって、沿道の方が反対されるとか、そういうことで御苦労なされているという話は聞くんです。そういったケースの話だと思います。

先ほど屋井先生もおっしゃったように、今回、緊急輸送道路を対象にして拡幅事業を行う際は、右側の絵にありますように、拡幅事業は茶色いところの幅を広げるんですけども、これをつくるときにも1mぐらい掘って、それから砕石を入れたり、舗装をきっちりつけていますので、そのときに緊急輸送道路ということで占用制限もかかっていると、この地域はもともと無電柱化すべきところですよということですから、掘っているところに舗装する前に電線を入れちゃってくださいと、その後、舗装しますということで、うまく効率的に無電柱化をしようという、そういう趣旨でございます。

○屋井委員長 ありがとうございます。  
ほかはいかがでしょうか。

○天野委員 今の説明で何となく……。後段の16ページで制限開始、官報告示という手続を踏むのは、14ページの中の絵でいうと一番右側の場合で、かつ告示を踏むのは緊急輸送道路に限るという場合の手続が16ページに示されているという理解でいいわけですね。

○高橋道路利用調整室課長補佐 そのとおりです。

○天野委員 逆に言うと、14ページの真ん中及び左側はもともと第12条で新たに設置しないようにするという規定なので、これを見ると、資料1の27ページ目にあるように、緊急輸送道路に限らず、事業がある場合は、左の2つは占用許可を置かないので地中化になると、こういう理解でよろしいわけですか。

○高橋道路利用調整室課長補佐 そのとおりです。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。  
ほかはいかがでしょうか。

○二村委員 基本的に無電柱化は賛成ですし、推進すべきであると思うんですが、懸念される点に関しては洗い出して確認が必要かなと思っております。緊急輸送道路の場合には公益性が優先されるんだと思います。ですから、これはある程度の費用をかけても進めて

いくことが十分に合意されるものなのかなと思うんですが、問題はその後の話かなと思います。

それから、この議論は緊急輸送道路も含めての話になるかもしれないですが、事業者にどれだけの影響が出るのかに関しては事前におおよその数字を把握すべきではないかと思います。先ほど10年という話がありましたけれども、通常であれば、電柱の耐用年数まで使えるところを壊して追加の費用をかけることになりますので、事業者サイドにとっては、思ってもみなかったような費用が数年後にかかってくるということになると思います。そこは十分に対応すべきなのではないかなと思います。

今回改めて事業者がNTTというケースもあるんだなと思いました。例えば電力会社ですと、送電線を持つインフラの会社と発電会社と販売会社と、分離されつつあるというか、既にされているところもありますよね。東電なんか、そうだと思います。そうなったときに、託送をする会社は規制官庁から託送料金を下げろという圧力がかかるわけです。一方で、こういう追加の費用がかかっている中、今後、引き下げていきなさいと言われたときに、事業者は最悪の場合、経営的に非常に困ってしまうこともありますので、その影響をよく考えるべきです。その影響を考える中で、この10年にどれだけ実施するのかというスピードが次に問題になってくるのかなという感想を持ちました。

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。

○千葉路政課長 電力業界の話が出ましたけども、今後、電力業界の業態が大きく変化していくということは御指摘のとおりだと思うんです。さはさりながら、無電柱化をめぐるさまざまな立法措置ですとか財政措置が平成28年度以降、どんどん加速化しているということで、どこまでそれをコストとして見ていくべきものなのか。先ほど料金というお話もございました。今から、ここで議論をやるだけの蓄積はないんですけども、経営に与える影響はしっかり考えていかなければいけない。ただ、10年を置くと、それなりに見通しを持って投資計画もしていただけるのかな、資料の12ページに書いてございますように、速やかに既設電柱の撤去に取り組む区域と、段階的に撤去に取り組む区域がございまして、段階的に取り組む区域のペースが大事なんだと思っています。

1年、2年、3年でやるのか、100年かけてやるのか。そこは無電柱化ということと、料金なんかも含めて、あるいは占用料というお話もございましたけれども、コストをトータルでどういうふう考えていくのか、そこはさらなる展開に向けて検討を深めていきたいなと思います。

それから、先ほど地方にどう展開していくのかというお話がございました。建前から申し上げますと、地方道は地方公共団体が管理していますので、占用についても公共団体の御判断ということになりますけれども、国でこういうことでやっていきますよというものをしっかり横展開しながら、公共団体との連携もしっかりやりながら、アドバイスをする体制もしっかり整えていくということでございますので、しっかりやっていきたいなと思います。

特に緊急輸送道路を占用制限区域かけていきたいと思いますという話については、少なくとも来年度、全都道府県に広げていくという動きもある状況でございますので、しっかり横

展開をしていくように気を配っていきたいなと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

御意見も余りなさそうですので、私からも一つよろしいですか。

14ページに図面があって、いろいろ議論になりました。既に議論もされているし、今回は対象が限定されていますし、期間もあるし、費用面でも、さほどの負担がないと思いますので、大変結構だと私は思うんですけど、14ページの右側で、歩道拡幅とか段差解消等に伴ってやるという。これが新しいことであるんですけども、言い方をかえると、事業者を圧迫するほど事業量が多いかということ、そこまで多くないんじゃないかと思います。

これからの時代だし、歩道を拡幅したり、バリアフリーもどんどん進めていただきたいんですが、そのボリューム感はさほど大きくないんじゃないかなと思うので、そういう意味では全く問題がなさそうな気がするんです。この取り組みもふやしていったら、大いに連携をとって無電柱化も進めていただければ大変ありがたいなと思います。

それと同時に、こういうことをやったときには、トランス問題とかいろいろありますけど、最近ですと、トランスをベンチに使おうじゃないとか、先ほど低くするってありましたけど、国交省ではサインージュをつけるとか、いろいろな取り組みをされています。

だから、ある意味で協力をしあって何かの機能にも役立つようにしていこうとか。そんなことまで議論だけではなくて実際にスタートしています。そういった場合には占用料は取らないとか、商売と一緒に使ってもらって、そのかわりの上がりを一部いただくとか。ウィン・ウィンの関係をさらに一定程度進めていくみたいな、全く違う次元の議論もあると思うんです。

そういうことをやっていくのは、今日の議論の幅を超えてしまうけど、一定程度の計画を互いに持って、それを早い段階から共有しながら、方向性として、防災って一番重要ですから、それに取り組みましようという中で、いろいろなことが行われてくるという。そういう枠組みのもとで進めてもらえると、これはいいんじゃないかなと思うんです。

産学連携でもそうですけど、目標をお互いに共有して進めましようというのがお互いに理解しやすいテーマになっています。この問題もそこら辺があって、どこかで告示されたり、どこかで通告されるとかいう姿じゃなくて、できるだけお互いにプロアクティブに取り組むというか、そういうふうになっていったらいいなと思います。これは全く意見ということになります。どうもありがとうございます。

ほかに何か続けてありますでしょうか。

○池上委員 この資料の中には大阪の台風の写真がありますね。先週の3月21日の祝日に大阪で無電柱化シンポジウムがあり、私はパネラーの一人で参加しました。このタイミングで大阪で実施したということで、市民の皆さんの関心はとても高かったです。先ほど2018年7月の委員会以降の取り組みを解説していただきました。コスト面でも、技術面でも、例えばトランスを10社と一緒に共同していこうという取り組みなどがだんだん私たちに見えてきて、少しずつ進んでいるなという感じはありますが、国民の意識開発はまだまだ足りないと思います。「無電柱化」といっても、この前までは「エッ、何」って聞き返されるほど知らなかったんです。

幸いにして、東京都の小池都知事が無電柱化に大変関心が高いので、機会があるごとにチラシとかついたり、いろいろなシンポジウムでお話なさるので、少しずつ広がって



いるなという気がしています。例えば、シンポジウムで小池都知事とご一緒したときに、「東京の無電柱化」というチラシを参加者に配って、都民の意識開発しているのですが、国土交通省としても、国民に意識啓発をするチラシなどは考えておられますか。

これを並行してやっていかないと、関係者が一生懸命「無電柱化」に取り組んでいても、最終的には地域住民の理解がないと推進していかないので、これから少しずつ考えていただけたらと思います。あるいは、都道府県に対して「無電柱化」を推進するためのチラシなどをつくって国民の意識を啓発してほしいというように指示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した。

御発言、そろそろよろしいでしょうか。

○松原委員 一つだけよろしいでしょうか。

今回、問題になるかたいところを中心に承りました。同時に、先週末、NHKを見ていましたら、富士山の爆発という話が紹介されていました。大震災と同時進行で内閣府を中心として議論を進めておられて、特に印象的だったのは、NHKがシミュレーションまで使って、電線上に富士山の爆発で灰が積もった場合には広域で停電が起きるという話をしていました。

緊急輸送路は災害時の搬送ですが、それ以外の道でも災害に関係して無電柱化が必要ということで、メッセージを発しておくということで、とりあえず今回、何か書き込んでいければと希望します。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

最後の御発言もありましたけど、今回の対象あるいは期間、費用面、代替性といいますか、地下が利用できるという、こういった事柄に照らせば妥当であるということが委員会としての意見であるわけであります。著しく高額なケースは特殊なケースでしょうけども、この場では具体的にはあらわれてきませんが、そういう場合には個別に十分対応するんだということが一定程度あった上で、今回の取り組みについて、委員会としてはぜひ進めていただきたいという結論だと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

一旦、そちらに議事を戻します。よろしくお願ひします。

○吉田交通安全政策分析官 屋井先生、大変ありがとうございました。

今日は既設電柱の撤去に向けた取り組みについて大変貴重な御意見をちょうだいいたしました。今日いただいた意見を踏まえて今後、運用の検討をさらにやっていきたいと思っています。

今日の委員会資料は、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し、後日、議事録等も掲載する予定でございます。

以上をもちまして、第9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。本日はどうもありがとうございました。