

委員意見・ヒアリング概要等

目 次

1. 無電柱化推進の基本的な方向	P1
2. 無電柱化の推進に関する具体的な施策	P3
①国民の理解及び関心の増進について	P3
(広報活動や啓発活動の充実 等)	
②道路の占用の禁止等について	P5
(道路法第37条に基づく占用の禁止措置 等)	
③電柱又は電線の設置の抑制及び撤去について	P8
(道路事業や市街地再開発事業等の実施と併せた無電柱化 等)	
④調査研究、技術開発等の推進について	P9
(小型ボックス活用埋設や直接埋設等の低コスト手法 等)	
⑤関係者相互の連携及び協力について	P11
(地上機器設置の調整 等)	
⑥財政上、税制上の措置等について	P13
(固定資産税の減免措置 等)	
3. その他	P14

1. 無電柱化推進の基本的な方向

<委員からの主な意見>

- ・無電柱化は道路局だけでの推進は困難。
- ・防災、安全、景観の問題といった様々な目的の下で無電柱化を推進していく絶好の機会。
- ・無電柱化の対象は、メリハリをつけることが必要。「無電柱化推進計画」の策定にも関わることであり、早い段階で方針を検討すべき。
- ・すぐに無電柱化できなくても、危険な電柱は移設するという方法もある。
- ・新設電柱の規制や更新時の無電柱化は基本。
- ・既存電柱の無電柱化は、優先順位を踏まえての検討が必要。
- ・今後、ユーザーへの費用負担や優先順位等を検討する上で、無電柱化の効果を「見える化」することが必要。
- ・東北や熊本等の被災地では、復興過程で無電柱化を進めていくべきだった。
- ・今後、電話網のIP化にあわせてメタルケーブルの回収が進められるとすれば、そうした中で地下埋設をどう位置づけるか検討の余地がある。
- ・優先順位の議論は非常に大事。緊急輸送道路の次に何を優先して進めるのか。
- ・「基本的な方向」の中では、ある領域では電柱・電線のないことが当然だということを明記すべき。
- ・一般市民の意識改革が重要。
- ・道路法37条と推進法11, 12条をいかに組み合わせていくかが、今後の重要な論点になる。
- ・国民の関心は、電力、通信の安定供給のみならず、アメニティの要求も高くなっており、電柱の外部不経済についても評価すべき時期である。
- ・無電柱化を推進する道路として、緊急輸送道路は論を待たずに納得。景観については、都市の実情に応じて、都市が中心となって選定していくべきであり、国が方針を定めるべきものではない。一方、安全については複雑である。全国に存在する細街路のうち、どこを優先するかを検討する必要がある。「ゾーン30」などのエリアを指定する方法もあるが、ビッグデータを用いてすれ違い困難な道路等を抽出できれば、優先順位の検討に役立つのではないか。
- ・狭い道路や歩道のない道路が課題とのことであるが、道路側の問題でもある。道路整備計画とのリンクという観点があるべきである。
- ・都市には「電柱がないのが基本」であり、それを前提として、優先順位を踏まえて実施していくことが重要。「推進する道路」以外は無電柱化しなくて良い、との誤解を招かないように明記しておく必要がある。
- ・防災目的の無電柱化については、「起きてはならない」ことを前提とした検討が必要。「国土強靱化計画」の考え方を踏襲すべき。

- ・3目的それぞれについて、無電柱化を推進していく道路がある。防災については、国が率先して取り組んでいくべきとの共通認識。一方、景観・観光については、地域の実情に応じて取り組んでいくべき。安全については、無電柱化のみで実現するものではないため、関連する施策との連携によって目的を達成するという考えが重要であり、地域による違いもあるが、一定程度、共通的な整理も可能である。
- ・法制面での施策を考えるときに、「誰が」、「どのように」という組み合わせを整理することが重要。目的に応じて「誰が」中心になるのかは違うので、その点を整理すべき。また、費用負担の話にも関連するので、パターンごとの整理が必要である。

<ヒアリング>

- ・宅地価格への影響が約7%という無電柱化効果の調査結果もある。
- ・近年、街歩きのニーズが増加。無電柱化は「空間・環境の楽しみ」に寄与。
- ・無電柱化のみでは観光客を増やすことは難しいかも知れないが、無電柱化は化粧の前のファンデーションのようなもの。
- ・歩道の真ん中の電柱や、曲がり角の電柱などは、安全面から非常に問題。
- ・電柱のある箇所には、標識やミラー、ごみ集積所などが集まる傾向にあり、歩行空間が阻害。
- ・大人が危険と感じない箇所でも子どもにとっては非常に危険な場所もあり、電柱設置に際しては、子どもの目線も考慮すべき。
- ・無電柱化された場合の地上機器(トランス等)も、子どもの目からは課題。大きさや形状に関する技術開発や、設置場所について検討すべき。
- ・災害時には倒壊電柱が非常に障害になる。
- ・要請者負担方式は、自治体にとって負担が大きく、電線管理者の主体的な取組が求められる。
- ・道路改修工事や占用工事等の予定を整理し、これらの工事と合わせて無電柱化を実現している。
- ・住民理解を得るには、電力会社だけでは困難で、自治体のイニシアチブに期待。
- ・「無電柱化を推進する法律」の第11条と第12条を積極的に活用し、他事業に合わせた無電柱化を進めるべき。
- ・推進法第12条では、関係事業者が主体的に実施することが規定されており、費用負担も含め、自治体の負担軽減を期待している。
- ・無電柱化推進法により技術が進歩し、直接埋設、コスト縮減、トランスの小型化により、細街路での整備を期待している。
- ・関係事業者の役割の明確化により主体的な無電柱化の取組が加速すると思われる。

2. 無電柱化の推進に関する具体的な施策

①国民の理解及び関心の増進について(広報活動や啓発活動の充実 等)

<委員からの主な意見>

- ・電柱・電線を毎日見ていると慣れてきて、意外に気付かなかつたりする。道路空間では、自転車の歩道通行や植栽の管理不行き届き等、正常化バイアス(毎日見ていると慣れる)によって、見過ごされて気が付かなくなる問題が多い。
- ・一般市民の意識改革が重要。(再掲)
- ・日本では、電柱があるのが常識だが、本来的には、電柱を建てるときに理由を述べるべき。
- ・道路の景観に関するマニュアルづくりに携わる中で、無電柱化には触れにくい。住民は電柱があることを仕方ないと捉えているのか。
- ・地上機器の設置場所の問題等、沿道住民の協力が得られる仕組み、制度等も含めて構想することが必要。
- ・合意形成に向けたワークショップなどの取組は、自治体だけでは難しい。事業者や住民の協力が不可欠。
- ・「景観で飯が食えるのか」という問いに対して「食える」と言い切ってもいいのではないか。
- ・道路空間を将来にわたってどのように使っていくかという観点から、沿道住民や利用者等との合意形成、場合によっては一定の負担といった協力がないと実現しないことは明らか。
- ・豪西オーストラリア州では、費用の1/4(30万～40万円程度)を住民が負担しており、資産価値の向上等の様々な理由で、合意形成がなされている。
- ・今後、ユーザーへの費用負担や優先順位等を検討する上で、無電柱化の効果を「見える化」することが必要。(再掲)
- ・「無電柱化推進計画」の策定は重要である。無電柱化の対象や手順を明確に示すことは、最大の広報になる。
- ・木密地域で防災対策を検討していく中で、民地に天水桶を設置する人を募ったところ、多くの人が賛同した例もある。住民は危険度を認識すると、自ら実施する。無電柱化も一層の理解促進が必要である。

<ヒアリング>

- ・広報・啓発活動を充実していくことが必要。
- ・国民の理解が進んでいないため、継続的な発信が必要。
- ・草津温泉、道後温泉、湯布院温泉、黒川温泉では、「まちの景観・雰囲気」に対する住民評価と訪問者評価はいずれも高い値。
- ・課題解決に向け、住民の意識改革等が必要。

- ・宅地価格への影響が約7%という無電柱化効果の調査結果もある。(再掲)
- ・無電柱化の推進には、住民等の理解と協力が不可欠。地上機器の設置箇所での調整が困難なケースがある。
- ・住民理解を得るには、電力会社だけでは困難で、自治体のイニシアチブに期待。(再掲)
住民理解が得られれば、常設作業帯の設置なども可能で、工事の効率向上にも資する。
- ・無電柱化推進の課題は、コスト高、地元の合意形成等である。

②道路の占用の禁止等について

(道路法第37条に基づく占用の禁止措置 等)

<委員からの主な意見>

- ・新設電柱の規制や更新時の無電柱化は基本。(再掲)
- ・既存電柱の無電柱化は、優先順位を踏まえての検討が必要。(再掲)
- ・道路法37条と推進法11, 12条をいかに組み合わせていくかが、今後の重要な論点になる。(再掲)
- ・道路法37条はもう少し広域に適用できるはずで、今後どのように使っていくのか検討する必要がある。
- ・推進法11条では、占用の禁止の目的を、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観形成としている。これらの目的すべてを、道路法37条を用いて実現できるか、解釈を整理することが必要。
- ・占用制限をしていく中で、緊急輸送道路は明確であるが、今後はもっと広く適用していくべき。
- ・現在、占用制限は緊急輸送道路を対象としているが、道路法37条の規定では、「交通が著しくふくそうする道路」、「幅員が著しく狭い道路」も対象であり、検討すべき。
- ・「良好な景観の形成」だけでは、漠然としており、どのような条件を当てはめて具体の道路を指定するか。
- ・国民の関心は、電力、通信の安定供給のみならず、アメニティの要求も高くなっており、電柱の外部不経済についても評価すべき時期である。(再掲)
- ・事業者のモチベーション向上のため、占用料の見直しも考えられる。
- ・電柱には交通安全や防災面での外部不経済もある。これを含めた占用料を設定することで、地中化の動機付けをすることはできないのか。
- ・推進法により、景観等無電柱化の必要な地域が拡張された。今後は、国及び地方公共団体が「無電柱化が特に必要であると認められる道路」について、条例等で規制していくことが可能になると期待する。
- ・道路法37条と推進法の関係について議論されているが、課題が3点ある。
 - ① 占用制限は、推進法の有無に関わらず、道路法37条により可能である。なお、道路法37条をきちんと読めば、対象は緊急輸送道路に限らないことは明らかであり、国がガイドライン等

で「交通が著しくふくそうする道路」や「幅員が著しく狭い道路」の基準を示す必要があるのではないか。

②道路法37条は、推進法に比べて要件が限定されている。そのため、推進法の内容に対応するためには、道路法施行令等の改正が必要となる。

③既設電柱に対する占用許可基準を見直す場合、補償の問題が生じる可能性がある。「電柱撤去の必要度に応じ」、「一定期間を置いて」といった条件のもとで対応する必要が生じるのではないか。

・占用制限の対象に「景観」を含める場合、道路法の改正だけではなく、各自治体が根拠を示す必要が生じる。なお、法律の改正を行わず、関係者の合意の下、自発的に推進していくのであれば問題はないが、法律というのはギリギリの話なので、合意がない場合にはそのような問題が生じるということである。

・占用制限の議論の発端は、昭和27年の義務占用からであり、これほど電柱が増えてしまった背景には、電柱に対する占用料が安すぎる、という点があると考える。

・電柱を設置した方が、地中整備するよりも高くなるには、占用料がどの程度となるのか試算できないか。

<ヒアリング>

・道路法第37条による占用制限箇所について、無電柱化推進計画の対象路線として、無電柱化協議会等で合意の上、進めていきたい。

・道路法第37条に基づく占用制限の対象を広げていただきたい。

・推進法11条では、「良好な景観の形成」のために道路占用の禁止が規定されており、景観の観点からも積極的に活用できるような法律の運用面の支援をいただきたい。

・道路の占用の禁止をもっと活用していくことが大事で、緊急輸送道路に加え、災害の防止、景観の観点からも推進法11条の適用を期待している。

・「無電柱化を推進する法律」の第11条と第12条を積極的に活用し、他事業に合わせた無電柱化を進めるべき。(再掲)

《参考》 道路法（昭和二十七年六月十日法律第百八十号）（抄）

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第37条

道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しく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、又は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においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項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、又は制限することができる。

《参考》 無電柱化の推進に関する法律（平成二十八年十二月十六日法律第百十二号）（抄）

（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）

第11条

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（昭和二十七年法律第百八十号）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。

③電柱又は電線の設置の抑制及び撤去について

(道路事業や市街地再開発事業等の実施と併せた無電柱化 等)

<委員からの主な意見>

- ・景観の観点から、横断線への対応を優先する暫定措置も考えられるのではないか。
- ・東北や熊本等の被災地では、復興過程で無電柱化を進めていくべきだった。(再掲)
- ・利害関係者の意識を高める取組が必要。都市計画、街づくりや防災計画等の中で、無電柱化を意識づけるための具体的な施策が求められる。
- ・道路法37条と推進法11, 12条をいかに組み合わせていくかが、今後の重要な論点になる。(再掲)
- ・複数の事業を組み合わせた対応も考えられる。例えば自治体による自転車レーン整備事業と合わせて、電線管理者が無電柱化を実施するといった役割分担による支援も考えられる。

<ヒアリング>

- ・推進法第12条では、関係事業者が主体的に実施することが規定されており、費用負担も含め、自治体の負担軽減を期待している。(再掲)
- ・地方自治体が推進法12条を積極的に活用できるように、国には運営面での支援を強化していただき、関係事業者にも積極的に取り組んでいただきたい。
- ・幹線道路や開発区画において電柱等の設置が抑制・撤去され、無電柱化が推進されると期待している。
- ・道路改修工事や占用工事等の予定を整理し、これらの工事と合わせて無電柱化を実現している。(再掲)

《参考》 無電柱化の推進に関する法律（平成二十八年十二月十六日法律第百十二号）（抄）

（電柱又は電線の設置の抑制及び撤去）

第12条

関係事業者は、社会資本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）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（昭和四十三年法律第百号）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。

④調査研究、技術開発等の推進について

(小型ボックス活用埋設や直接埋設等の低コスト手法 等)

<委員からの主な意見>

- ・低コスト化に向け、各メーカー等が技術開発を行っているが、今後は、新たな技術や製品に対してチェックを行う機能が必要。
- ・軒下配線や裏配線等も有用であり、これらの合意形成やメンテナンスの課題を明確にすべき。
- ・電力線や通信線は、電気、通信の安定供給を目的として整備しており、事故発生時、災害復旧、メンテナンスも含めた評価が重要。
- ・トランスの簡素化、地中化が必要。
- ・技術の情報共有は早期に進めることが必要。
- ・メンテナンスサイクルが、道路(舗装)は約10年、ケーブルは約30年であることを留意すべき。
- ・低コスト化は、メンテナンス費用を含めたトータルコストで評価すべき。
- ・探査技術の向上によって地下埋設物の地図作成が容易になる可能性がある。
- ・条件の悪い箇所で実施した際の課題や評価を広く共有していくべき。
- ・低コスト技術について、小型ボックスや特殊部等の箱モノは、道路管理者が整備することとされているが、メーカー等が新たな技術を開発しても、審査する場がないため、浸透していかない。新しい技術をどんどん紹介して、全国に展開していくことが重要である。
- ・各低コスト手法について、適した地域や注意が必要となる地域等の条件を整理すべき。
- ・既存ストックの活用は効率的な無電柱化推進に有用と考える。

<ヒアリング>

- ・直接埋設方式の導入には、イニシャルコストのみではなく、保守コストを含めたトータルコストを踏まえた検討が必要。
- ・掘削幅の検討、機械化による手掘り作業の削減、地上機器のコンパクト化、直接埋設ケーブルの開発、ケーブル導体のアルミ化等に取り組んでいる。
- ・引込設備の共用化により工期短縮・コスト縮減が可能。
- ・技術開発の推進と、コスト縮減に向けた取組が必要。
- ・現行の「電線共同溝マニュアル」に縛られているため、低コスト手法の積極的な導入が求められる。
- ・課題解決に向け、低コスト手法の標準化、マニュアルの整備、技術支援等が求められる。
- ・低コスト手法の導入によって、電線管理者の負担が増えないようなスキームを要望。
- ・無電柱化された場合の地上機器(トランス等)も、子どもの目からは課題。大きさや形状に関する技術開発や、設置場所について検討すべき。(再掲)

- ・引込設備の共有化は、工期短縮、コスト削減の面からも有用。
- ・低コスト手法による整備は、初期コストのみではなく、保守運用コストを含めたライフサイクルコストで検討することが重要。
- ・無電柱化推進法により技術が進歩し、直接埋設、コスト縮減、トランスの小型化により、細街路での整備を期待している。(再掲)
- ・既設地下埋設物が支障となるケースが多く、移設費用が課題となる。
- ・ケーブルテレビ事業者の中には、初めて無電柱化に関わるケースも出てくると考えられるため、講習会やマニュアル類等の整備が望まれる。

《参考》 無電柱化の推進に関する法律（平成二十八年十二月十六日法律第百十二号）（抄）

（関係事業者の責務）

第5条

道路上の電柱又は電線の設置及び管理を行う事業者（以下「関係事業者」という。）は、第二条の基本理念にのっとり、電柱又は電線の道路上における設置の抑制及び道路上の電柱又は電線の撤去を行い、並びに国及び地方公共団体と連携して無電柱化の推進に資する技術の開発を行う責務を有する。

（調査研究、技術開発等の推進等）

第13条

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。

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)

<委員からの主な意見>

- ・無電柱化は道路局だけでの推進は困難。(再掲)
- ・地上機器の設置場所の問題等、沿道住民の協力が得られる仕組み、制度等も含めて構想することが必要。(再掲)
- ・様々な主体が関係する無電柱化において、協力できる仕組みづくりが議論されることで、既存の道路の将来のあり方を考える上でも非常に意義がある。
- ・電力需要の低い地域では、無電柱化の合意が得られにくい。電力、通信事業者のモチベーションを向上させるスキームが必要。
- ・利害関係者の意識を高める取組が必要。都市計画、街づくりや防災計画等の中で、無電柱化を意識づけるための具体的な施策が求められる。(再掲)
- ・地域で無電柱化を円滑に進めるために、行政側が主体となった仕組みの検討が必要。
- ・合意形成に向けたワークショップなどの取組は、自治体だけでは難しい。事業者や住民の協力が不可欠。(再掲)
- ・自治体のイニシアチブを要望し、そこに参画するとのスタンスだが、例えば西オーストラリア州では、道路管理者は無電柱化に参画しておらず、電線管理者が主体的に実施し、州政府が財政面でサポートしている。
- ・地上機器の設置場所として、学校や公営住宅等の公有地の協力が得られれば、状況が大きく変わる。一方、民地の一部を提供することに対するインセンティブ策があると良い。
- ・民地引込部分の共有化や住民対応のワンストップ化等を図っていくため、関係者が協力していくべき。

<ヒアリング>

- ・無電柱化の推進には、住民等の理解と協力が不可欠。地上機器の設置箇所での調整が困難なケースがある。(再掲)
- ・電線管理者は主体的に住民調整に取り組んでいただきたい。
- ・住民理解を得るには、電力会社だけでは困難で、自治体のイニシアチブに期待。住民理解が得られれば、常設作業帯の設置なども可能で、工事の効率向上にも資する。(再掲)
- ・無電柱化推進の課題は、コスト高、地元の合意形成等である。(再掲)
- ・課題解決に向け、電気・通信事業者の協力等が求められる。
- ・地元との合意形成に際し、道路管理者の支援、協力を要望。
- ・要請者負担方式は、自治体にとって負担が大きく、電線管理者の主体的な取組が求められる。(再掲)

- ・無電柱化推進の課題として、地上機器の設置場所について、地元交渉が難航するケースがある。今後は、地上機器の小型化や地中化に期待。
- ・関係事業者の役割の明確化により主体的な無電柱化の取組が加速すると思われる。(再掲)

《参考》 無電柱化の推進に関する法律（平成二十八年十二月十六日法律第百十二号）附 則（抄）

（無電柱化の費用の負担の在り方等）

2 無電柱化の費用は、無電柱化に係る事業の特性を踏まえた国、地方公共団体及び関係事業者の適切な役割分担の下、これらの者がその役割分担に応じて負担するものとするとともに、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。

⑥財政上、税制上の措置等について(固定資産税の減免措置 等)

<委員からの主な意見>

- ・事業者のモチベーション向上のため、占用料の見直しも考えられる。(再掲)
- ・国民の関心は、電力、通信の安定供給のみならず、アメニティの要求も高くなっており、電柱の外部不経済についても評価すべき時期である。(再掲)
- ・道路空間を将来にわたってどのように使っていくかという観点から、沿道住民や利用者等との合意形成、場合によっては一定の負担といった協力がないと実現しないことは明らか。(再掲)
- ・豪西オーストラリア州では、費用の 1/4(30 万～40 万円程度)を住民が負担しており、資産価値の向上等の様々な理由で、合意形成がなされている。(再掲)
- ・電気はクリーンエネルギーであり、無電柱化の実施によって電気料金が跳ね上がらないよう留意すべき。
- ・電力、通信事業者側は、電気、通信料金を安くするため、「無駄な投資はしない」スタンスである。
- ・今後、ユーザーへの費用負担や優先順位等を検討する上で、無電柱化の効果を「見える化」することが必要。(再掲)
- ・費用負担については、新技術導入への対応、間接的な受益者の負担、地方公共団体や関係事業者の負担軽減等の観点からの検討が必要。
- ・電柱には交通安全や防災面での外部不経済もある。これを含めた占用料を設定することで、地中化の動機付けをすることはできないのか。(再掲)
- ・無電柱化を支える各施策について、何ができるのか、使われていない原因等についての分析・整理が必要である。
- ・PFIは支援ではない。事業としてきちんとバリュー・フォー・マネー(VFM)が出ることが重要。既に事業が始まっているのであれば、VFM の算出結果を示してほしい。

<ヒアリング>

- ・課題解決に向け、国の財政的な支援等が必要。

3. その他

<委員からの主な意見>

- ・電線がはしご車の支障となることも。「無電柱化マップ」で無電柱化の進捗を「見える化」すれば、消防活動に役に立つのではないか。
- ・民地に建っている電柱への対策についても検討が必要。
- ・道路は各ライフラインの受け皿であり、「全て引き受ける」といった度量が欲しい。
- ・電話線は、今後、光ファイバ網の整備にあわせてメタルケーブルの改修が進むため、無電柱化とのタイミングを合わせた検討が必要。(再掲)
- ・地域のインセンティブを高めるため、競争的資金制度を創設して地域を競わせることなども考えられるのではないか。

<ヒアリング>

- ・災害時の残置電柱は電線管理者の所有物であるため、現場では処分できないなどの課題がある。電線管理者は、管理者の責任でしっかり対応して欲しい。
- ・災害時には電柱に限らず、街路樹や街灯なども道路を塞ぐ。電柱には避難場所を案内するなどの機能もあるし、水害のときに電柱に登って助かるという事例もある。総合的に判断すべき。
- ・阪神・淡路大震災・熊本地震でも通電火災は発生。熊本では、ボランティア活動に際して、いちいち通電状況を確認する必要があった。災害時に電気を遮断するルールが明確でないように感じる。
- ・黒川温泉では、「まちの景観・雰囲気」に対する住民評価と訪問者評価が両者とも同程度の数値であるが、他の3温泉では、住民が思っている以上に、訪問者の満足度が高くなっている。黒川温泉のような取組を行うことで、(住民の)意識は変わる。
- ・今後は、推進計画の策定や条例化の取組に取り組んでいく方針である。