

## 第6回 無電柱化推進のあり方検討委員会

平成29年7月6日

○蓮見分析官 皆様、おはようございます。本日はお忙しいところ、また朝早くからお集まりをいただきまして、ありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまより第6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。

○蓮見分析官 開会に当たりまして、道路局長の石川より挨拶をさせていただきます。よろしくお願いたします。

○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は、お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。また、道路局、日ごろから御指導を賜っております。この場をおかりしまして厚く御礼を申し上げます。

御案内のとおり、無電柱化は道路の防災性能の向上や安全・快適な通行空間の確保、また良好な景観形成といった観点から重要な施策であることは言うまでもございません。また首都直下地震等への備えやインバウンド観光の増大など、その重要性は一層高まっていると認識をしております。こういう状況の中で、本委員会は今後の無電柱化推進のあり方、方向性を検討するために1月に設置させていただいたものでございますが、本日はこれで6回目ということでございます。本当に精力的に御議論いただいておりますこと、改めて感謝を申し上げます。

これまで関係者の方々からのヒアリングや海外の無電柱化の現状等の説明を行ってきたわけですが、本日は中間とりまとめの骨子案を御説明させていただきまして、御議論をいただきたいと考えております。委員会の中でも御説明させていただいておりますけれども、国土交通省では災害発生時の被害の拡大を防止するという観点から、道路法第37条に基づき新設電柱の禁止措置を直轄国道の緊急輸送路において昨年度から開始したところでございますが、それが都道府県等自治体にも広がりつつあるところでございます。

電柱は地震だけではなくて台風や竜巻等でも倒壊がございまして、昨年度8月から10月の3カ月で台風等によりまして約1400本の電柱が倒壊をしております。このうち約1000本は台風10号によるものでございます。これから警戒が必要なシーズンが来ております。既に梅雨前線、台風3号により各地で被害が発生をしております。今週、熊本県大津町の県道等を初め強風により電柱の倒壊が全部で17本あったということでございます。また九州北部を中心とした豪雨に災害によって、まだ被害は確認されておられませんけれども、非常に警戒が必要なシーズンが来ているということでございます。

無電柱化事業は低コスト化を進めると同時に占用制限という制度も適切に活用することが重要であると考えておりますので、こういう両面、しっかりと選びながら、国土交通省としても諸外国に比べて大きく立ちおくれた状況にある無電柱化をさらに進めるための努

力を進めてまいりたいと思っております。

本日は、委員の先生方には、とりまとめに向け忌憚のない御議論をいただきますよう、よろしく願いいたします。

まことに失礼ながら、私、九州の豪雨の関係で失礼をさせていただきますけれども、何とぞよろしく願いいたします。

○蓮見分析官 ありがとうございます。

○蓮見分析官 本日の資料の確認でございます。お配りしております資料は、議事次第、委員名簿の次に配付資料一覧をつけてございまして、この一覧のとおりお配りしていると思いますので、御確認をいただければと思います。

○蓮見分析官 議事に先立ちまして、屋井委員長から一言、お願いいたします。

○屋井委員長 既に石川局長から御挨拶でありましたとおりです。前回までの議論を踏まえて、きょうは中間とりまとめ骨子案を御用意いただきました。本検討会におきましても、今回は大変重要な会議の場となりますので、従前にも増して忌憚のない御意見をいただき、とりまとめに向けて進めていきたいと思っております。よろしく願いしたいと思っております。

早速、お願いします。

○蓮見分析官 委員長、ありがとうございました。

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。

この先の議事は屋井委員長に進行をお願いいたします。よろしく願いいたします。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

○屋井委員長 早速ですけれども、この議事がございしますが、きょうは中間とりまとめ骨子が一番大きなことでございます。

最初は今までの概要等を簡単に御説明いただくのでしょうか。よろしくお願いします。

○蓮見分析官 これまでの委員会の概要を御説明いたします。

これまで、全部で5回の委員会を開催いたしました。我が国の無電柱化の現状とその歴史、海外の無電柱化の状況等を御説明しますとともに、無電柱化に関連する団体、計10団体からヒアリングを行いました。前回の委員会では論点を整理し、御議論をいただいたところでございます。これまでにいただきました各委員の意見、ヒアリングでの御発言等については、本日、御説明はいたしません、資料1にとりまとめでございますので、適宜ごらんいただければと思います。

本日は、これまでいただいた御意見を踏まえて中間とりまとめの骨子案を作成いたしましたので、御説明させていただき、御議論を賜りたいと考えてございます。

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。

今の件について何かございますか。よろしいでしょうか。――それでは、早速、議事に入ってまいります。

今回、中間とりまとめ骨子ですね。これはちょっとボリュームが多いので、全体を3つに分けて審議を進めさせていただきたいと思います。第1章で一回区切らせていただいて、2章と3章、そして4章という3つのパートに分けて議論を進めさせていただきます。

早速でありますけれども、最初の第1章から御説明をお願いいたします。

○清水地域道路調整官 説明させていただきます。

ただいま1章から4章までであるという御説明がありましたけれども、最初に、資料2、A3の折り込みの資料で、この構成についてざあっと申し上げた後、1章の中身について御説明させていただきたいと思います。カラフルな資料は、それぞれの章ごとに色をつけてございます。

最初の青い1章ではレビューということで、これまでの我が国の架空線の整備状況、なぜ海外には見られないような架空線がたくさん整備されてきたのか、これまで無電柱化にどう取り組んできたのか、そして現状がどうなっているかということのレビューと、(2)では、防災、安全・円滑、景観、観光といったさまざまな目的で無電柱化のニーズが高まっていること、そして社会的な機運が高まっているといったところを第1章でレビューさせていただきます。

無電柱化を進めるためにということで、第2章は課題が大きく4つあるということを示しております。まずは限りある予算の中でどう推進していくのか、官民の役割分担の見直し、占用制度の問題、最後に地域レベルでの合意形成と、4つの課題を掲げております。それらの課題に対する基本的な方向性として、第3章(1)から(4)まで、どういう方向性で進めていくべきかということを書いております。

3章の基本的な方向性を踏まえて、4章では具体的にどのような施策で進めていくのかというところを書いております。(1)(2)は無電柱化という事業をいかに進めるか、特に課題となっていますコストといったところに対して、どう対応するのかというところがメインで書いております。(3)は、事業とは両輪という関係になろうかと思いますが、占有制度をどう運用していくのかということを書いております。そして、(4)と(5)は、無電柱化事業をより効果的に進めていくために、関係者間の連携あるいは国民の理解・協力をどのように醸成していくのかといった構成になっております。

資料3、中間とりまとめ骨子案に入らせていただきます。まず第1章を御説明申し上げます。左側に番号を振っておりますので、何行目かというところを申し上げながら説明していきたいと思っております。

最初に10行目でございます。我が国においても戦前は電線管理者みずから地下埋設を行っていた時期もある。しかしながら、急速な近代化や戦災復興のために道路法上も電柱及び電線がいわゆる義務占有物件として位置づけられ、一定の保護が与えられたということの中で架空線の整備が進められてきたということを書いてございます。

15行目から、急激に円高の進んだときに円高差益を使って地中化を推進すべきという声もありましたけれども、実現せず、むしろITが進んでいく中で架空線がより多くなってしまったという経緯がございます。

そうした中で、無電柱化をどのように取り組んでいるかということで、22行目から、昭

和60年、このころも円高の進んだ時期でありますけれども、都市災害の防止等々の目的のために電線類の地中化についての協議会が設置されております。これを受けまして、各電線管理者が単独地中化——これは電線管理者が自分で地中化をするということです——を5カ年の基本構想を策定して進めることになりました。61年から始まりました第1期、第2期電線類地中化計画のときには単独地中化が最も多く、約半分が単独地中化で行われたということでございます。

29行目から、平成7年に電線共同溝法が施行され、これを受けまして、道路管理者が大体3分の2の費用を負担するということですので、これが無電柱化手法の大宗を占めるようになりました。次のページの1行目、電線管理者による単独地中化は激減した。現在、約90%が電線共同溝方式となっております。

2つ目のポツで、7行目でございます。近年においては、電線共同溝方式に偏重した無電柱化の限界が明らかになってきており、平成21年から始まった第6期計画のもとでは、無電柱化事業の着手延長が年平均で、第5期計画のピーク時に比べて6割程度にまで低下したということを書いてございます。

そして、現状でございます。13行目、我が国には3500万本の電柱が林立していて、一生懸命減らそうとしているのですけれども、逆に毎年7万本のペースでふえている。そして、16行目、先進欧米諸国のみならず、アジアと比べても無電柱化の進展において大きくおくれをとっているということでも振り返っております。

(2)に行きまして、近年の情勢変化ということで、防災、安全・円滑、景観、観光といったところで書いております。21行目から、阪神大震災や熊本地震におきまして架空線の被災率は地中線に比べて数倍から数十倍も高くなっていること、また台風や突風による被害も生じていること、25行目から、さらには南海トラフ地震や首都直下地震等の巨大地震が30年以内に約70%の確率で発生すると言われており、また気候変動により台風が非常に強くなっていくというものが予想されている中で、災害時における道路の通行確保の観点から無電柱化を推進する必要性が高まっているという説明をしております。

安全・円滑のほうです。車両が電柱に衝突する事故は死亡事故になる、重大な事故となることが多いということのほか、3ページ目に行きまして、電柱を避けるために車両が蛇行したり、歩行者の面から言いますと、幅員の狭い歩道や路側帯にある電柱が歩行者の安全・快適な歩行を阻害しているということを書いてございます。

そして、4行目から、これまで歩道幅員の広い区間で無電柱化が進められてきておりますけれども、今後、高齢化がますます進展することを踏まえると、むしろ歩道の狭い、またはない道路でも無電柱化を推進する必要性が高まっているのではないかと書いております。

8行目から、景観あるいは観光の観点です。クモの巣のように張りめぐらされた電線によって景観が阻害されている。あるいは、祭りの際に山車の縮小や巡行ルートの変更を余儀なくされるなど地域の伝統の祭りの支障にもなっていること。14行目からは、訪日外国人観光客数をふやしていこうとしている中、またオリンピック・パラリンピックが予定されている。17行目で、国内におきましても街歩きニーズの増加。こういったことを踏まえますと、景観形成及び観光振興の観点からも無電柱化を推進する必要性が高まっていると書いております。

19行目から社会的機運の高まりということで、無電柱化を推進する市区町村長の会が発足したこと、つくば市や東京におきまして無電柱化条例が制定されるなど地方公共団体における盛り上がりが見られる。また、23行目、無電柱化民間プロジェクト実行委員あるいはNPO電線のない街づくり支援ネットワークなど、無電柱化を目的とした民間団体が立ち上がるなど、無電柱化の盛り上がりが見られます。

こうしたことを受けまして、26行目、昨年12月に無電柱化の推進に関する法律が成立・施行されたということで、盛り上がりが出ているということを書いてございます。

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。

シナリオ上は、ここで一回切ってということになります。後で総合的に議論いただいても結構ですけれども、この段階で御発言があればいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○松原委員 2ページの16、17行目あたりに、「アジア諸国と比べても、我が国は無電柱化の進展において大きく後れをとっている」と、2行にまとめられているところがあります。特に日本以外のアジア諸国、先進諸国が急激に無電柱化を進めているから、こういう表現になるんですけれども、見方を変えると、これは随分大きなことを意味しています。例えば電気だけに限って言いますと、アジアも含む先進諸国の中で日本だけが送電するのに無電柱化の費用負担をしていないことになります。これは、競争法上の配慮に欠けることになるのではないのでしょうか。電柱は外部不経済なのですから、諸外国は電力会社にも費用負担させています。日本だけが無電柱化で遅れているということは、裏を返せば日本だけが無電柱化の費用負担をしていないことになります。その電力を使って各産業が操業しているのですから、これは不公正な競争であると諸外国からは見えてしまう。それだけに、日本は「遅れて何が悪い」と開き直ることができないのです。たんに無電柱化で遅れているには止まらないこの含意を、つけ加えていただきたいと思います。

もう一点は、その下の25行目です。「南海トラフ地震、首都直下地震等」という数行ですけれども、甚大な被害を及ぼすような災害が起きることについては、大きな枠で政府は国土強靱化というアベノミクスでいくと第2の矢が扱っています。その枠の中でも無電柱化が謳われています。しかしそうだとすると、これまでのように、例えば道路政策上の費用便益分析などで占用料を決めるような議論とは別の枠で考えなければならなくなるでしょう。

南海トラフ地震、首都直下地震等が来るというのは、一体いつ来るかよくわからないという意味では、リスクではなく不確実(uncertain)である。そのことは、国土強靱化の基本計画においては「起こってはならないこと」という表現になっているのです。これまでのように、過去に起きた統計的確率から期待値を計算して占用料などを決めるという方針ではなく、起きてはならないことという考え方に転換されているのです。

こう考えますと、南海トラフ地震や首都直下地震等の対象になる地域においては、緊急輸送道路のみならず、多くの道路を優先的に――これは起きてはならないことですから――無電柱化すべきであるという結論になると思います。こちら辺も、簡単に言うなら、国土強靱化との連携が必要であると考えていただければ結構かなと考えます。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

今、2点ありましたけれども、いかがでしょうか。

○蓮見分析官 具体的な文言といいますか、文章をいろいろ検討させていただいて、御趣旨を盛り込む方向で検討させていただきたいと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

○山内委員 先生、質問です。最初に言った日本の電力会社が無電柱化のコストを負担していないので国際競争力上云々というのは、どういう意味ですか。

○松原委員 電柱を立てることがこれまで支持されてきた背景には、電力料金が上がって国際競争力が低下してはならないという考え方が財界には強かったのだと思います。幾つもの国が同じように電柱を多く立てているという状態であれば、日本もそのうちの一国にすぎないということになるのですけれども、日本のみが突出して無電柱化が進んでいないという状況に立ち至っているのです。送電に関して日本だけが無電柱化のコストを負担していないことになってしまうという意味です。

○山内委員 それは何の産業の国際競争力がという意味ですか。

○松原委員 電気を使う全ての産業です。

○山内委員 日本全体の競争力上、日本はその分、コストを負担していないという意味ですか。

○松原委員 そういうことになりますね。

○山内委員 余り聞いたことない話なので……。

○屋井委員長 御意見として、わかる面もありますけれども、事務局として理解を深めていただきたいと思います。山内先生との御議論は別の機会にお願いできればと思います。

○天野委員 3ページ目の9行目あたりから景観形成の話で、「富士山を始めとする……風光明媚な自然景観や、伝統的建造物群の歴史的な街並みの景観が阻害されている」と非常に限定的に書かれているんです。後段にも出てきますけれども、例えば景観法に基づいて行政団体が景観的に重要な地区として位置づけている場所も当然阻害しているわけです。

この書き方だと、非常に卓越して富士山を初めとする眺望景観とか、伝統的建造物群の景観だけを阻害しているようにとらえられかねない。後段でも、特別に推進する地区では景観法における云々かんぬんといった文言が出てくると思いますので、特にとりより、何も無いのは問題でしょうけど、一般的に景観法の景観計画等で重要な地区というところの景観的な……。この2つに限定するために、もう少し広目の文言にさせていただくように考えていただければなと思います。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

ほかに御意見ありますか。

今の点はいかがでしょう。

○蓮見分析官 ちょっと限定感が出ているように読めてしまうという御意見でしたので、広目に読めるように文章を検討させていただきたいと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

第1章ですから、背景とか前提条件ということで比較的幅広に書いておいていただくほうが、ある意味でありがたいと思います。

それから、私も一点だけ。アジア諸国の議論もありましたけど、各国の制度というのか

な、電線事業者も、場合によっては住民の方も含めて、いろいろな負担をしながら、そういうものを進めていく。そのときの背景として、災害というものが起こり、それに対して集中的にというかな、効果的に対応するためにそういう制度をつくったとか、そういうことは随分調べられてきましたよね。だから、先進諸国もそうだけど、場合によっては、先進諸国だけではなくて、そんな取り組みが進んでいるんだというあたりも背景として示していただくほうがよいかなと思います。

ほかにもいろいろあると思いますが、また後で議論いただいても結構ですので、2章、3章に進ませていただいてから、また議論したいと思います。よろしくお願ひします。

○清水地域道路調整官 第2章へ入りたいと思います。4ページ目でございます。

まず、課題を4つ書いてございます。そのうちの1つ目、限りある予算の中での推進ということでございます。3行目から、限りある予算の中で、従来にも増して優先的に無電柱化を推進すべき道路を意識して取り組みを進める必要があるということを書いております。

2ポツ目、7行目です。電線共同溝方式についてはコストが高いということが指摘されているということで、電線共同溝自体は管路特殊部とケーブル・地上機器を別々の主体が整備するというものですが、今後、それらを整備する道路管理者と電線管理者が連携して技術開発を推進してコスト縮減に努める必要があるということを書いております。

2番目、12行目の官民の役割分担の見直しでございます。1ポツ目、無電柱化が進んでいる諸外国の多くは、電線管理者がみずから地中化をしている。ところが、我が国では電線共同溝方式が無電柱化手法の大宗を占めている。16行目から、近年の公共事業に係る厳しい財政状況を踏まえると、電線共同溝方式に偏重する手法では無電柱化の迅速な促進を図ることは困難。今後、官民の適切な役割分担のもとで、電線共同溝方式以外の事業手法による無電柱化の取り組みを大幅に拡大していく必要があるとしております。

3つ目の課題として、占用の制度とその運用でございます。21行目から、前述のとおり、道路法におきましては、戦後に道路法が制定されたときから、電柱及び電線がいわゆる義務占用物件として位置づけられ、一定の法的保護が与えられてきた。23行目、同時にありますが、道路法ができ上がったとき、同時に義務占用物件を含めて道路区域には占用禁止・制限することができるという制度、占用制限制度もあわせて同時に規定されていますが、この占用制限制度が実際に運用されたのは平成28年度から開始された直轄国道等の緊急輸送道路における電柱の新設禁止措置に限られております。ということで、これまで必ずしも十分に活用されてきたとはいいがたいとしております。

29行目から、電柱は災害時の倒壊等あるいは安全・円滑な交通への支障、景観への阻害など外部不経済を及ぼしております。占用制度の枠組みにおいて、こうした電柱による外部不経済について十分な議論がなされてきたとはいいがたいということから、今後、無電柱化の取り組みを促進するために、事業手法のあり方を見直すだけではなくて、占用制度及びその運用についても見直していく必要があるとしております。

6行目、4つ目の課題として、地域レベルでの合意形成ということで、2つ書いてございます。上のポツは地方ブロックあるいは都道府県レベルでの話でございます。無電柱化の対象道路の選択、どこを無電柱化するのかといったところは、地方ブロックや都道府県等のレベルでの協議・合意形成が非常に重要となってくる。現在、地方ブロックや都道府

県を単位とする協議会は存在しますが、こうした協議会は道路管理者、電線管理等、無電柱化の担当者のみで構成されております。それに対して、地域のニーズを反映できるような体制の充実を図る必要があると書いてございます。

2つ目のポツは、事業の実施段階の地域レベルの話でございます。事業実施段階におきましては、総論での賛成は得られても、軒下配線等も含めて、どのような方法でやるのか、あるいは地上機器をどこに設置するのかといったことについて住民との合意形成に時間を要する事例も多い。地域の実情に応じた事業の合意形成を図ることができる体制は一部の例にとどまっておりますので、今後、地域レベルでの無電柱化推進体制についても構築あるいは充実していく必要があるとしております。

以上、4つの課題を掲げまして、それぞれに対応する形で3章で方向性を示しております。

21行目から、対象道路に係る優先順位及び技術開発の促進です。限られた予算でありますので、優先順位をつけて技術開発をして安くしていこうということでございます。23行目から、限りある予算の中でやっていくために、優先的に無電柱化を推進すべき道路を意識しつつ取り組みを進める必要がある。26行目から、例示ということですが、例えば以下のような道路においては優先的に無電柱化の推進が検討される必要があるということで、次のページに防災、安全・円滑、景観、観光振興という観点で例示をしております。

前回、「例示したところ以外はやらなくていいと逆の使い方をされてもおかしいよね」という御指摘がありましたので、5ページ目の2ポツでは、ただしということで、27行目から書いてございます。「ただし、これらの道路以外の道路では無電柱化を実施しないということではなく、地域ニーズに応じて必要な無電柱化は着実に実施することが重要である」というお断りを入れた上で、6ページ目に事例を書いてございます。

防災ということで言いますと、緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等災害の被害の拡大の防止を図るために必要な道路としております。その中でも特に市街地内におきましては、人口密度とともに電柱・電線の密度も高いため被害が甚大となりやすいということから、より早急な無電柱化が必要としております。

2つ目、安全・円滑な交通の確保という観点です。これはバリアフリー法に基づく特定道路やバリアフリーの基本構想に位置づけられた生活関連経路等々、バリアフリー化が必要な道路。あるいは、人通りの多い商店街、学校周辺の通学路、さらには歩行者が路側帯の中にある電柱をさけて車道にはみ出してしまうような道路——これは多々あると思います——、そういった道路。車道の中に電柱が設置されて車が蛇行するようなところ。そういったところで安全かつ円滑な交通の確保に必要な道路ということでまとめております。

景観形成・観光振興の観点からは、世界遺産や日本遺産等の周辺や重伝建築あるいは景観法や地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律あるいは景観条例といった法制度等に位置づけられた地域、あるいはエコパーク・ジオパークのような著名な観光地における良好な景観形成や観光振興に必要な道路というふうに例示をさせていただいております。

18行目からは、それらの地域で具体的対象道路を選定するときのことを書いてございます。18行目、対象道路の選定に当たっては、例えば防災の観点から無電柱化が必要な道路に関しては、広域的な観点から主として国・都道府県レベルで検討を行う必要がある一方

で、景観形成や観光振興といったものは主に地元住民の意向を適切に把握できる市町村レベルで検討を行うといった役割分担で進めるべきである。

また、24行目からは、例えば安全・円滑であれば、事故データやビッグデータを活用した客観的手法を用いるなどすべきであるということを書いております。27行目からは技術開発ということで、まず無電柱化法第5条に基づいて、電線管理者は技術開発を行う責務を有している、加えて、国、地方公共団体、電線管理者が連携してその調査、研究、技術開発を進めなければならないということを書いております。

2つ目の方針で役割分担の適正化であります。9行目から、無電柱化法において求められているとおり、一定の場合に無電柱化を実施することが電線管理者の責務として明確化されました。電線共同溝方式に偏重していた平成7年以降の我が国における無電柱化の取り組み、あり方に見直しを迫るものであるという法律の意義を書いてございます。

そして、15行目、道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間において、電線共同溝方式による無電柱化を進め、道路管理者が財政的な支援を講じる一方で、今後は電線管理者もみずからの責務と負担において、先ほどの(1)で述べたような無電柱化が必要な道路において、みずから無電柱化を進めることが求められるということを書いております。特に無電柱化法12条には、電線管理者は道路事業や面整備事業の際にあわせて無電柱化を行うということが書いてございますので、これを使って効率的に事業を実施することが求められるとしております。

24行目から、なお書きですが、それらの場合以外にも必要な道路として例示しておりますけれども、それらの場合以外にも、個別の要請により要請者の負担で無電柱化が実施される場合もあるが、このような手法による無電柱化も引き続き行われることが想定されると書いてございます。

まとめ的に8ページ目、2行目から、これらを踏まえて、国、地方公共団体、電線管理者はそれぞれの役割を適切に果たし、多様な手法を活用しながら無電柱化を強力に進めていくことが必要であるとまとめております。

続いて、3つ目の方針で占用制度とその運用の見直しでございます。7行目から、無電柱化法11条におきましては、占用制限制度を活用するように規定されてございます。今後、占用制限をさらに拡大する方法について検討が行われるべきであるとしております。また、11行目から、占用料制度です。現在の占用料制度は一般的な土地利用における賃料相当額を徴収するという考え方により算定されていますけれども、電柱が周囲に外部不経済を及ぼしていることを踏まえて、適切に占用料に反映することについて検討が必要としております。

4つ目の方針であります。地域レベルの無電柱化推進体制の構築ということで、こちらも2つのポツに分けております。1ポツ目が地方ブロックや都道府県を単位とする協議会において、対象道路等の選択に関する合意形成を図ることができるよう体制の充実を検討すべきであるとしております。また、2ポツ目は、事業実施段階における円滑な合意形成を図るために、地域レベルの無電柱化推進体制の構築・充実を検討すべきであるということです。

2章の課題をそのままやりますというのが方針になっているので、若干重複感があるかもしれませんが、課題を2章で整理して、それに対してこの方針でやっていきますよとい

うのを3章で対応する形で整理したというまとめにしております。

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。

ただいまのところはいかがでしょうか。

皆さん、お考えの間に私から1点。5ページの例の協議会。地域レベルでの合意形成の議論がありまして、従前から協議会があるんだということと、その体制充実を図るという、この方向性はそのとおりだろうなと思うんです。けれども、いわゆる法律で定められている自治体の計画がありますね、努力目標というか。無電柱化推進計画を都道府県あるいは市町村がつけることができる。というよりは、もっと強く努力しなければいけないという。今回、そういうことになっているわけです。

その計画をつくっていくことと、それを誰がつくっていくかというところは非常に密接だし、その計画の中で優先順位が高いものを推進していくということが恐らくというか、考え方としては何か示されていくべきだと思うので、そのあたりの関係も配慮した表現になっていると、もっといいかな。協議会だけが突出して、今まであるんだから、それをちょっと充実していきましょうで終わっている感じがある。そのあたりをうまく書き込んでいただけるといいかな。具体的な案がなくて申しわけないんだけど、協議会だけが出ちゃわないようにしたほうがいいかなということでもあります。

いかがでしょうか。

○天野委員 対象道路の選定のところで、景観形成・観光振興の場合には「主として」だから、いいような気もするんですけど、地元住民の意向も、もちろん同意が得られなければいけないんですが、例えばその上に書いてある世界遺産というレベルになると、地元住民の意向……。コンセンサスはとらなければいけないんですが、日本として、そこはまずいんじゃないかという場所もありそうな気がするんです。

もちろん「主として」でいいんですけど、例えば日本の国全体にかかわるものはやるとして、主としてはこっちをみたいな、地元住民だけでなく日本として、それはまずいというところもありそう気がするので、少し表現を考えていただけるとありがたいと思います。いかがでしょうか。

○屋井委員長 せっかくの機会ですから、何人かの方からお伺いして……。

○鈴置委員 6ページの7行目に「バリアフリー」というのがあります。専門でないのでよくわからないので、バリアフリー化と無電柱化の関係を説明してください。

○屋井委員長 ここでお答えをお願いします。

○蓮見分析官 天野先生からの御指摘に関しては、景観とか観光の観点でも地元だけじゃなくてという御趣旨かと理解してございます。具体の文章は検討させていただきたいと思っております。

それから、鈴置先生からバリアフリー法関係の御質問をいただきました。バリアフリー法は高齢者とか障害者等の方々の移動の円滑化を目的とした法律でございますが、歩道の有効幅員に関して基準は2m以上を確保するようになっていることになってございます。歩道の中に占用物件として電柱が立っている場合には阻害されている部分がございますので、その分を引いたような形で無電柱化すると、有効幅員が広がってバリアフリー化の要件が確保できるということでございます。

資料4、参考資料の12ページに図を載せています。下の写真の右側は歩道の真ん中に電柱が立っているところもございます。上の図は実際に電柱がある歩道上の人の歩行の軌跡を書いたものですが、電柱をよけて走行されるということで、実際には1mぐらいが使われられないということです。こういったことが無電柱化によって整備されると、バリアフリー化されるということでございます。

○鈴置委員 その後の項目が具体的に書いてあるので、ここも具体的に書いてあったほうが専門でない人が読むときにはわかりやすいと感じました。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

今の点に関して、私からも。6ページでお二人の先生からの御意見がありました。いわゆる広域的とか、共通的というものがありまして、防災、安全、景観においても、それぞれ国家的というか広域的な観点、あるいは安全なんかそうですけど、共通的な観点、そういうものに対して、国として一定の必要性とか重要性にかかわる考え方を示す。あるいは、ガイドラインなど、もう少し書き込んだようなものを示していく。

こういうことも必要になってきて、示された考え方に沿って、もう少し具体的な指標だったり、効果をあらわすような項目というのかな、そういうものを24行目からはビッグデータとかデータによってやっていくんだということが書いてありますけれども、それは安全だけでなく全ての分野に共通するようなものです。国として示すのは考え方のレベルかもしれないけれども、そうなってくると、景観は地域で考えればいい、安全は地域で考えればいいって簡単にはならないというか、国としての考え方を示すレベルが絶対あるはずだと思います。この3つの分野で簡単に誰が関わるかということ、国、自治体のレベルを決めてしまうのではないだろうなという気がします。

それから、国として、どこらあたりをちゃんと考え方として示すべきかということについても、今後そういうことは進めていくんだというのが書き込めればベターだと思います。24行目は特に安全にかかわるところだけを抽出する方法を検討すべきであると書いてあるんですけども、防災も景観についても、どういう道路が非常に重要性が高いかということを出出できる、何によって抽出すべきかという、そこら辺についての考え方あたりが示せると大変結構だと思いますので、御検討いただければと思います。

○鈴置委員 細かい点がいろいろありますが、それらを一々取り上げますか、それとも、後で事務局とやり取りをすべきでしょうか。

○屋井委員長 御質問というか、御意見としては細かくても結構です。御質問の場合は、場合によっては、後で直接事務局に言っていただいても結構です。あるいは、はっきりさせないと意見が言えなければ、言っていただいても結構です。

○鈴置委員 例えば6ページの28行目に「電線管理者が技術開発の責務を有している」とあります。法律5条には「国及び地方公共団体と連携して」と書いてありますが、この文章ではその部分がなくて、その次の文章には「国、地方公共団体及び」が入っています。前者のほうで省かれているのは法律の条文からするとおかしいのではないかという気がします。

○屋井委員長 これは御意見ですね。いかがでしょうか。

○蓮見分析官 そこまで意識して文章をチェックしてなかったんですけども、法律の趣旨を踏まえて正確に記述させていただきたいと思います。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

○天野委員 細かくてつまらない話ですが、先ほどのバリアフリー法って、こういう文章は正確な法律名を挙げたほうがいいのではないかと。無電柱化法は最初のほうで「(以下「無電柱化法」という。)」と書かれていて、バリアフリーは初めて出てきているので……。

○屋井委員長 そうですね。そういうところは、まだいろいろとありそうですね。

○蓮見分析官 専門用語が幾つも出てまいりますので、注釈みたいな形がいいのか、用語集みたいな形がいいのか、そこは一般の方が読んでもわかるような形で表現させていただきたいと思います。

○池上委員 それに関連していいですか。

今のバリアフリー化のところですが、6ページの8行目ですね、「駅周辺等の車いす利用者あるいは視覚障害者等のバリアフリー化が」というふうに具体的に書いていただいたほうがわかりやすい。先ほど通学路と道路の真ん中に電柱が立っている写真があったんですが、例えば車いす利用者を考えると、どちらを歩いていいか、通れないような道路も実際にあるんですね。車道を通っているのも見て、とても危ない状況があります。あと視覚障害者という一般の方はイメージしやすい。そんな文言をちょっと入れてくださるとわかりやすいかなという気がしました。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

6ページに集中しちゃいましたので、ほかのところ、よろしくをお願いします。

○池上委員 7ページの15行目、「例えば、道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間等」とありますが、これは「緊急輸送道路初め何々」という注釈がつくような道路でしょうか。ほかはどう考えたらいいですか。

○屋井委員長 いかがでしょうか。御質問です。

○蓮見分析官 道路の沿道状況とか具体の交通の状況ですね、歩行者や自転車も含めての交通の状況とか、そこに占用される電柱・電線のボリュームにもよるのですが、そういうことを踏まえて掘り返しの抑制等が必要な区間は設定されると、考えられると思っております。

○森山環境安全課長 いわゆる幹線道路なんですね。掘り返しという面でいくと、年度末に多いのではないかとこの錯覚を与えているんですけども、そういうところについては道路管理者が集まって、工事する時期を調整するだとか、一回掘り返したら何年かはやらないとかいうのを決めているんです。それは大体幹線道路なんです。そういうところを念頭に置いているわけです。それで、ほとんど緊急輸送道路が入ってきます。それ以外も入ってきますけれども、別の観点でそういった指導をしていますので、そういったところでは従前の方式も使おうという趣旨でございます。

○屋井委員長 ほかにいかがでしょうか。——よろしいですか。

それでは、次の御説明をいただいてから、また全体の議論に入りたいと思います。よろしくをお願いします。

○清水地域道路調整官 8ページ目、25行目からが第4章であります。

個別施策を大きく5つに分けて書いていますが、その冒頭に、26行目から精神的なこと

を少し書いております。無電柱化の着実な推進を図るためには3章で示した基本的な方針のもと、2章で示した課題に対応する以下のさまざまな具体施策を総合的、計画的かつ迅速に実行する必要があるということで、これから御説明する内容がばらばらな施策の羅列に見えてしまうので、それを具体的に進めていく際には総合的、計画的に進めていく必要があるよということを最初にお断りを書いているということでございます。

9ページ目に行きまして、最初の(1)でございます。多様な整備手法の活用、コスト削減の促進ということです。まず多様な整備手法を活用しましょう。5行目ですが、軒下配線や裏配線等について、これまでの事例を踏まえて合意形成の方法や仕組みについて整理し、普及促進を図るべきである。8行目、地中化に際しては浅層埋設方式や小型ボックス方式、直接埋設方式の採用によるコスト削減を検討することが必要であり、その際はメンテナンスを含めたトータルコストの視点も必要であるとしております。

12行目、既設の管路がある場合、この管路を既存ストックとして活用可能か検討し、効果的に実施することが望ましい。14行目はPFI手法を積極的に採用すべきであるとしております。

16行目、先ほども出てきました浅層埋設方式や小型ボックス方式ですけれども、事例を積み重ねていって適した地域や注意が必要となる地域等の条件を整理していくなど、改善を図っていくべきである。

20行目、直接埋設方式です。直接埋設方式は海外では一般的な手法であること、23行目から、新規需要対応時等に掘り返しが必要にはなるけれども、無電柱化法第13条に基づく簡便な手法の一つであることから、幅広く適用できるよう検討が必要であるとしております。

26行目、直接埋設のときに懸念されることですが、直接埋設した電線を他の事業者が毀損することを防ぐために、地下埋設物の位置情報の整備や地中における明示方法について検討が必要であるとしております。

そういった地下埋設物の管理の高度化を続けておりまして、既設の地下埋設物の損傷事故あるいは不明埋設物によって当初の設計を変更することがコストも工期も高くなる要因となっておりますので、それを防止するには埋設工事の際に埋設位置データを着実に整理しておくことが必要であるということのほか、既に埋まっているものがありますので、道路管理システム(ROADIS)の充実や地下埋設物の三次元データの整備を進めるべきである。

3行目からは、既に埋設されているもので不明なものへの対応でございます。不明埋設物を設計・施行の際に把握できるよう地下埋設物を地上から探査する技術の開発・普及を図るべきである。

5行目から、限られた地下空間を効率的に活用するため、また既設の地下埋設物の移設を極力不要とするために、新たに整備する道路においてはあらかじめ占用物件の種類ごとに埋設位置の基本的なルールを定めることについても検討すべきである。とかく早い者勝ちで埋めがちなものであったところに秩序を持ってこようということでございます。

9行目、機器のコンパクト化です。コストが高いと言われている要因の一つであり、また狭い歩道で無電柱化が進んでいない一因にもなっております地上機器や特殊部、大きなものについてコンパクト化を進めるべき。あるいは照明柱と一体で設置されます柱上トラ

ンスのさらなるコンパクト化を推進すべきであるとしております。

また、前々回だったかもしれませんか、地上機器が子どもの死角になって危ない、交通安全上の問題がある、子どもの目線も大事だという御指摘がありましたので、地上機器の大きさや形状に関する技術開発、設置場所についても検討すべきということで書かせていただいています。

続いて、16行目、規格の統一化です。地域ごとに会社が異なることもありますし、規格がばらばらになってございますので、地域ごとに異なる規格を統一化することでスケールメリットを生かしてコスト縮減を図るべきであるとしております。

また、土木工事の費用の縮減ということで、昼間の工事を拡大する。あるいは、仮埋め戻しが安くあるいはやらなくて済むような施工方法を工夫すべきである。また地域住民の理解・協力を得やすくするように、またコストを縮減する観点から工期短縮が可能な工法の検討を進めるべきであるとしております。

24行目からは新技術の利用促進ということで、民間の開発した新技術の「新技術情報提供システム（NETIS）」への登録・活用の促進。NETISというシステムは、主に土木工事等で開発した技術を登録して、現場で使ったときにその評価の情報を公表することで、次の工事のときにそれを参考にして設計なり施工がされるといいます。このNETISへの登録・活用を促進するという。あるいは、電線管理者を含めたオープンな場で評価する仕組みを設けることで民間の開発意欲を向上させるなど、新技術の利用促進を図る仕組みを検討すべきとしております。

29行目から技術情報の共有ということです。特に条件の悪い箇所が無電柱化を実施したときに、どう工夫したのか、あるいはどういう評価をしているのかといったことを共有して、先進技術の共有と技術の底上げを図るべきである。11ページ、2行目から、無電柱化を実施したことのない地方公共団体や電線管理者に対して、ノウハウの普及に努めるべきであるとしております。

続いて、(2)の財政的措置等でございます。まず税制の措置として8行目、固定資産税を減免する特例措置。現在、緊急輸送道路で無電柱化を行う際に適用しているもので、こういったものを初め効果的な税制措置について検討すべきである。

10行目は占用料でございます。直轄国道で占用料の減額措置を実施しておりますけれども、地方公共団体にも普及を促進すべきである。

13行目は貸付金制度であります。電線管理者が電線敷設工事を行う場合に資金を無利子貸付する制度がございます。これを効果的に活用すべきであるとしております。

16行目、これも前回いただいた御意見ですが、競争的な資金ということで、先進的な取り組みや効果の特に大きな取り組みに対して集中的に資金を充当するような方法についても検討すべきであるとしております。

19行目から、単独地中化の際の支援のあり方ということで、電線管理者が直接埋設によって単独地中化を実施しやすいように電線共同溝でない場合の財政的支援のあり方について検討すべきであるとしております。

22行目は電線共同溝方式における費用負担のあり方ということで、先ほど申し上げていきます平成7年に電線共同溝法ができて、道路管理者と電線管理者の双方の負担により整備しているわけですが、これまでの整備の実態を踏まえて適切な費用負担のあり

方について検討すべきであるとしております。

(3) 占用制度的確な運用ということです。まず占用制限制度の適用の拡大ということで、30行目、新設電柱については防災の観点から直轄国道や一部の地方公共団体が管理する緊急輸送道路において占用を制限する措置が講じられているが、これを未実施の地方公共団体へ水平展開すべきである。また、こういった新設電柱に係る占用制限措置を安全・円滑な交通の確保の観点からも講じることを検討すべきであるとしております。

さらに5行目、既設電柱については、現在は占用制限措置が講じられておりませんが、今後、電線管理者の既存の利益等にも十分配慮しつつ、占用制限措置の実施を検討すべきであるとしております。

9行目、対象地区の選定——これは規制をかける際の対象地区の選定ということです。先ほどと同じようなことで、防災の観点から行うようなもの、あるいは広域的な観点から主として国・都道府県レベルで検討を行う、安全・円滑の観点等については地域住民のニーズ等を聞きながら市町村レベルで検討を行うということを書いてございます。先ほどいただいた御意見はこちらにも当てはまると思いますので、ここの書きぶりは検討させていただきたいと思っております。

15行目、緊急輸送道路においては、先ほど規制の制限をかけるということを申し上げましたが、直ちに電柱が撤去されるわけではありませので、既設の電柱が撤去されるまでの間の補足として、災害時の架空線の点検や道路管理者への速やかな報告を義務づけることについて検討すべきと書いております。

続いて、18行目からは無電柱化の法律、12条でございます。無電柱化法12条は道路事業や面整備事業の実施にあわせて電線管理者が電柱の施設を抑制し、あるいは撤去する責務を有することを明確に規定しております。これを的確に運用することは極めて有用であることから、現場の実態を踏まえて具体的な運用方針を検討すべきである。また、電線管理者に対する責務を定めた法律を生かすために、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あり方を検討すべきであるとしております。

27行目から、占用料制度の見直しです。先ほど来申し上げています外部不経済を反映した占用料のあり方を検討すべきとしております。

13ページ、その際、電線管理者が消費者に負担を転嫁することによって消費者に過度な負担が生じることとならないように留意するとともに、電柱以外の占用物件との均衡等にも十分配慮すべきであるという留意事項を書かせていただいております。

続いて、(4) 関係事業者間の連携強化というところであります。まず7行目です。地方ブロック無電柱化協議会あるいは都道府県の部会におきまして、道路管理者、電線管理者等の担当者以外のメンバーを追加するなどして体制を強化すべきであるとしております。

12行目からは、地域の合意形成を円滑化するため、地元関係者や道路管理者、地方公共団体、電線管理者による地元協議会を設置するなどの早期合意形成手法を確立・普及させるべきとしております。

16行目からは、住民の方から、ここを無電柱化してほしいといった住民発議の無電柱化を支援するためということで、ワンストップ窓口を道路管理者に設けるべきであるとしております。

18行目からは工事や設備の連携ということで、19行目は無電柱化法12条絡みですけれど

も、道路事業や市街地開発事業を行う際に電線管理者と工程等を調整して効率的に無電柱化ができるように連携、協力すべきであるとしております。

また、複数の電線管理者の工事を調整すること、特に民地への引き込み設備がそれぞれの管理者ごとにばらばらにという話がヒアリングでもありましたので、それを集約するなど効率的に整備すべきであるとしております。

続いて、民地活用の促進です。合意形成が難航しがちな地上機器の設置場所として、学校等の公有地に協力を求めていくことが有用である。また、狭い道路での無電柱化を促進するために軒下配線や民地への地上機器の設置といったことが求められてきますが、そうしたことによって土地や建物の利用に一定の制約が生じることを踏まえて、設置が促進させられるインセンティブのあり方について検討すべきとしております。

14ページに行きまして、他の計画・事業との連携ということです。関係者間の理解の促進、意識の向上のために都市計画や防災計画においても無電柱化を位置づけることが望ましいとしております。また、4行目ですが、事業としては無電柱化と例えば交通安全事業とが連携することで相乗効果が得られるということで、総合的に取り組むことが望ましいとしております。

具体施策の最後になります（5）国民の理解・協力です。まず国民世論の形成ということで、電柱・電線があるのが当たり前と感じている「電線病」——先生の言葉を使わせていただきました——を克服し、世界に恥じない無電柱化された景観の必要性について国民の理解を深めることが必要である。

続いて、無電柱化による資産価値の向上の効果について理解を広げるべきである。あるいは、電線・電柱があること自体が災害時に危険であるということが共通認識になるようにすることで国民の協力も得られるように努めるべきだと書いております。

17行目、条例等でございます。地方公共団体での取り組みの促進、そして市民の理解・協力を促進するために、地域のニーズに応じた条例や都道府県、市町村の無電柱化推進計画の策定を推奨すべきである。それに対して、地方整備局等が必要な技術支援を積極的に行うべきとしております。

続いて、22行目、無電柱化のコストへの理解ということ。無電柱化のコストは、電線共同溝方式にしる、単独地中化にしる、いずれにせよ、電気料金あるいは税金によって賄われているものであるということで、無電柱化を実現するには、それらを通じて国民の負担を伴うものであるということの理解も同時にいただくべきであろうということを書いております。

26行目は、夜間工事あるいは頻繁な埋め戻しを求めると、それが高コストの要因であるということの理解も深めるべきであろうということを書いております。

28行目、広報的なことです。無電柱化を推進するさまざまな団体ができているのは第1章でも書きましたが、そういったところと連携して効率的、効果的な広報に努めるべきであること。

最後、15ページは継続的に広報を実施する必要があるということで、法律にも定められました「無電柱化の日」を生かして継続的な広報を実施する必要があるとしております。

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。

いかがでしょうか。

○松原委員 1点は12ページです。これは既設電柱をどうするかという話ですが、その7行目に「電線管理者の既存の利益等にも十分に配慮しつつ」となっています。急な費用負担は困難であるから時間的な猶予をもって埋めることができるよう配慮すべしという意味かと思えますけれども、読み方によっては、今後、電柱を永続的に立てたままにするという利益が事業者にはあると読まれるとまずいのではないかと思います。少し表現を変えていただいたほうがいいのではないかと。時間的猶予という意味なんではないかと。という質問も含めて、もしお答えがあれば教えてください。

もう一点は、13ページ目の18行目から始まる工事・整備の連携の部分です。ほかの部分にも書かれていたかもしれませんが、特に地方自治体などで経験がない方が担当される場合も無理なく無電柱化に取り組めるようにということで、「電線管理者と工程等を調整し、効率的に電線管理者が無電柱化工事を施工できるように」云々と書かれています。しかし東京都で起きた問題として、機械的にマニュアル等にのっとり施工したために、イチョウなどの古い木を一律に切り倒してしまい、反対の市民運動を誘発してしまったということがあります。もともと無電柱化に共感を持っているような方々が、優先順位としてはイチョウの古木を重視するために、あえて無電柱化の工事に反対するようになったということです。

マニュアルを共有しようという話であれば、記念物であるとか、古い樹木であるとか、地元で大切にされているようなものがある場合、必ずしも国などで公的に認定された記念物でない場合であっても、配慮すべきであるという文言をマニュアルに入れるべきだと考えます。これはいかがでしょうか。

この2点です。

○屋井委員長 関連してでもいいですけど、ほかに何かありますか。

それでは、いかがでしょうか。

○海野道路利用調整室長 1点目の御指摘、「既存の利益等にも十分に配慮しつつ」の意味合いについてですが、これは、電柱・電線が義務占用物件として、原則として道路管理者が占用許可をすることとされている中で、長年にわたって電線管理者に対する電柱・電線の占用許可が行われ続けてきたという実態を踏まえ、占有許可が事実上更新されていくことに対する一種の「信頼」と申しますか、既存の事業者の期待ないし利益といったものも勘案する必要があるであろうということで、記述させていただいたものです。

ここでいう「配慮」の具体的な意味合いとしては、松原先生が御指摘のとおり、一定の時間的猶予を与えるということもオプションとしてあろうかと思えます。このような観点も踏まえながら、具体的な表現ぶりについては改めて御相談させていただければと思っております。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

ぜひよろしくをお願いします。

○蓮見分析官 2点目の御質問でございます。16ページの工事・設備の連携のところでございます。ここでは、同時に施工したり、連携をとってやると現場が非常に円滑にできたり、低コストでできたりということで書かせていただいております。実際に事業をやるときの樹木の取り扱いですとか、そういった留意事項、あるいはそういうことを事業主体が

市町村の場合も含めて共有したほうがいいということでございますので、場所は検討させていただきますと思いますが、そういったことを盛り込みたいと思っております。

○屋井委員長 2点目は、例えば国道とか、管理者ってそれぞれ決まっているわけだけでも、特に地方道になってくると地方自治体のある種全体的な計画があって、そういう中で緑が位置づけられて、いろいろな関係がありますよね。だから、この法律の中で総合的、計画的にと定められているのは、確かに無電柱化にかかわるところを総合的にやれといっているんだけど、一方で、本当に進めるときにはもっと総合的に進めなければいけないところもあるから、そういうニュアンスもどこかにあらわれるのがよろしいんじゃないかと思えます。

無電柱化だけでどんどん進めていくわけじゃないとか、従前で議論があるように、台風で木が倒れて電線が破損したり電柱が倒れたら、木が問題なんだから木を切り倒せというのが何となく日本的な感覚はあるけど、外国は、どちらかという、木を大切にしなければいけないから、逆に電柱・電線によって木が破損してもいけない、そこで電線・電柱のほうをなくしていこうということでやっているわけです。そこら辺のことも地域、地域であるでしょう。御検討いただきたいと思えます。

ほかはいかがでしょうか。

○鈴置委員 9ページの20行目に直接埋設のことが別項目で取り上げられています。これが期待されていることはわかりますが、その前に低コスト手法という項があって、ボックス方式とか浅層埋設とかが取り上げられています。従って、構成としては、直接埋設も低コスト手法の中の一つの方法として入れたほうがよくないかと思えます。

それから、直接埋設は海外では一般的で普及を図るべきであると書いてあります。海外で一般的だからといって、必ずしも良い方式であるかどうかは別問題なので、日本として、将来にわたって良い方式を選択する際の候補の一つとして取り上げたらいいのではないかと思います。

○屋井委員長 ほかはいかがですか。

○天野委員 「ここの中に書くべきとは必ずしも思っていないんですが」というのが前提ですけど、全く別の制度で道路協力団体という制度がありますね。例えばPFIと書いてあるときに、ある事業者が地下埋をやって10何年で償還していくときに、地下埋にかかわった人を道路協力団体に認定して、例えば広い歩道だったりした場合に限りますけど、地下埋で出てきた上の空間に対する占有許可を緩くするような形にして、一定の利潤をPFI方式の事業者のメリットとして使っていくという話はあるんですかね。そういう場合に協力団体のほうで認定してしまえばいいんだと思うので、ここで書く必要はないんですけど、そういうことはあるんですかねという質問です。

○屋井委員長 ほかはいかがですか。幾つかお伺いしてからと思えます。よろしいですか。

○鈴置委員 関連した話だと思えますが、無電柱化によって景観がよくなるとか、安全性が上がるとか、いろいろなポジティブな面があると指摘されています。この文では電柱があることによるネガティブな効果がいろいろ書いてありますが、なくすことによって出てくるポジティブな経済的な効果を積極的に活用するということがもっと書かれてもいいという気がしました。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

○山内委員 さっきPFIの話が出た9ページに、多様な手法の最後のところにPFI手法とあるんです。こだわりませんが、上は技術手法で、PFIって事業手法なので、並べて書くのはどうかなという感じがします。別のところがいいかと思って、別のところを見ても、なかなかいいところが見つからないんですけども、そういう感じがします。別にこだわりません。

14ページに無電柱化のコストへの理解というのがあって、ここに無電柱化のコストは電気料金、税金等、より正確に言うと通信料金も入るかと思えますけれども、それを入れていただいたとして、誰が負担するかということですよ。電気料金とか通信料金は、それを利用している人が負担しているわけです。税金は税金で、みんながお金を払って一般国民ないしは公的負担ということになるわけです。この推進のやり方は、例えば占用料を上げるとか地下埋設したらまけてやるという手法とか、共同溝で民間事業者の負担分をふやすとか、そういうふうに書いていないけれども、仮にそうだとすれば、ここは利用者の負担がふえるということなんですよ。

前半の占用料を上げ下げするのは、やり方によっては一般国民といいますか、公的負担の手法を使っているんですよ。いろいろな手法が並べてあって、それぞれに合目的という形になっているかもしれないけれども、そもそも誰が負担すべきだとか、どういう形でやるべきだという議論が本当は必要だと思うんです。けども、今ここで全部それをやるのは難しいので、無電柱化を進めていくのだったら、そういう議論は一回整理すべきだと私は思っています。

最初に松原先生がおっしゃったように、利用者の負担がちゃんとしていないからだめだという言い方はできると思うんです。それだったら、外部不経済だからとか、その辺も絡めた上で、どういう理由で誰が負担すべきだという議論をすべきだと思います。今ここで統一的に結論を出すことは難しいので、これから推進するのであれば、その辺の議論をちゃんと整理してくださいという意味のことを書いていただきたいと思っています。

それを言い出すと、無電柱化することの利益と負担の関係は本当はどうなんだという議論まで行きます。地域に利益が落ちるんだったら、その人たちが負担するのか、あるいは利用者でも、その利用者が負担するのかとか、そういうところまで行くので、かなり細かい議論になるので難しいと思うんですけども、方向性としては、そういう議論はすべきだと思います。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

最後のところはすごく重要なんですけど、今回のスタンスとして、従前は税金というかな、道路関係の税金は多いんでしょけども、今は一般財源ということですから、そういう意味での国民の税金が多分に使われて無電柱化が推進されてきているという前提があって、本当にその負担構成でいいのかというところが、この問題のスタートの背景ですよ。

一方で、他国を見たり、さまざまな地中化の現状を見ていくと、利用者負担ということと転嫁されているところは大変多い。場合によっては住民が負担してやっているところだってあるという。そういうような世界のいろいろな状況を見ながら、今の状態で本当にいいのかというクエスチョンがあって、少なくともこっちの方向はあるだろうというのに踏み出そうとしている。私はそういう理解をしています。

でも、我が国においてはどのような負担割合が妥当なのかというゼロから議論しているというわけじゃなくて、スタートの点が日本の場合には特殊というか、さまざまな事情があって、それを国民的にも改めて理解していただいて、こういう方向に進もうね、そのために負担については、せめてこの程度はやってもらおうねとか、あるいは、ほかの国で推進してきたことも踏まえながら、せめてこういう方向に行こうねという、そこまではきっちり書き込むべきだなと思うんです。

だから、白紙からの議論はもちろん別途要るかもしれないけれども、今回については恐らくそういうところで、この会議体としては一定程度は共有できているのではないかなと私は思います。

○山内委員 白紙から書いてくれと言っているわけじゃなくて、現状がこうなので、こういうふうに負担されていますねということは整理すべきだし、それが本当に正しいのかどうかということを議論すべきだと。ただ、結論はすぐできないので、とりあえず進める中で、そういう議論をすべきだと書いてくださいと言っているわけです。

○屋井委員長 結論は出ていないというのはそうだと思いますね。そこら辺は書きようですね。これだけの法律が国会でできて、これを進めていこうという、その背景についてはきっちり書き込めるわけですね。どうもありがとうございました。

さまざまに議論がありましたので、お答えいただけるところをお願いしたいと思います。

○森山環境安全課長 まず天野先生の協力団体です。皆さん、協力団体というのは御案内ではないかもしれませんが。昨年の3月に道路法が変わりまして、「道路管理者が団体を指定する。その団体は道路とかを使って収益的な活動もできる。ただ、その収益活動については道路の管理に還元しよう」という仕組みでございまして、現在、直轄国道で30団体ぐらい指定しているんですね。

その団体は指定を受けて、日々道路の修景のお仕事をしながら、例えば自動販売機を置くだとか、空間を使ってイベントをして、上げた収益を道路の整備にも充ててもらっているという仕組みです。今回、その仕組みを無電柱化でもどうかということなので、流れ的には、地域を守る方がおられて、みずからの力だけではないかもしれませんが、一生懸命埋めたと、広くなったところを皆さんが使われると、団体として指定してやるということもあり得ますので、すぐにイメージはないかもしれませんが、発展形としては十分にあり得ると思っております。

○屋井委員長 9ページの議論が随分ありました。そこら辺も……。

○蓮見分析官 山内先生からPFIを書く位置で御意見がございましたので、考えさせていただきたいと思います。

鈴置先生から、直接埋設のところの書きぶり、低コスト手法の一つとして位置づけた形でということでした。検討して、御趣旨を踏まえた形で修文をさせていただきたいと思います。

鈴置先生から、ポジティブな面、積極的に無電柱化を使っていくということを経営上もわかるようにという御趣旨と理解いたしました。そのように検討させていただきたいと思います。

○屋井委員長 どう書くは別にしても、ぜひポジティブなところね。もちろんプロパティが、価値が上がって云々というところだってあって、それが結果的には、よいまちづくり

につながっていくとかいろいろなことがあるんだろうけど、もう少し具体的で直接的というか、短期的なというか、そういう効果なんかもあるでしょうから、そこら辺がうまく書き込んでいけるといいと思います。

○池上委員 最後の15ページの2行目なんです。先ほど御説明の中では「法的にも定められた無電柱化の日」とおっしゃったんです。「法的に定められた」というところが大事で、それを入れてくださったほうがいいと思います。東京都が定めた備蓄の日というものもありますし、民間が定めた記念日は物すごくたくさんあるんですよ。国で定めたというところが非常に重要なところですので、一般の方が見たときに大事ななと思いました。

以上です。

○屋井委員長 ありがとうございます。

ほかはいかがですか。

○松原委員 先ほどから出ていることですが、マイナス面で書くと暗い感じなので、もう少しプラス面で書いたほうがいいというのはその通りだと思います。

たとえば技術について低コスト手法とか直接埋設とかいろいろと書かれているんですけども、この文面だけで読んでみると、このくだりは国がリードした技術開発をなるべくうまく使っていきましょうと書かれているように見えるんです。しかしそれだとトーンが平坦です。今後、新技術を民間で続々と開発されるなら、それを促すことは一つの成長戦略ということになって、よりプラスのイメージで受け取られるでしょう。その場合にも、民間の技術をどう採用するかとなると、認証制度を構築すべきだという話もこれまで何人かの委員からも出ていましたが――、民間がどうすれば無電柱化の技術開発で利益を上げることができるのか、それについての枠を明確に与えれば、よりプラスに見えるのかなと思います。

それと、もう一件です。全体として、12ページで既存の利益等というところで御説明いただいんですが、今後、道路管理者が更新のときにどう判断するかというのが結構大きな問題になってきて、それが必ずしも緊急輸送道路だけでも限らない。今後、さまざまな判断ができるだろうというのが大きな含みになってくると思うんですね。

そうすると、道路管理者が更新しないと言ってしまうと、費用負担上は単独地中化に近いものにならざるを得ない。となれば、山内委員からも先ほどありましたが、費用負担の問題もこのところでもかかわってくる。これは余りはっきり書かないようにしているのかもしれないですが、費用負担がどうかかわってくるのかというのは、ある程度明確に書かないと、どこが大きなポイントなのかがわからなくなるという気がいたします。

以上です。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

いかがでしょうか。

○山本委員 やや細かい点ですが、先ほど12ページの5行目から始まる場所に関して御意見がございました。今もお話がありましたように、実際に実施をしようとする、既設電柱に関してはかなり具体的なことを検討しないといけないということがあろうと思います。ですから、ここでは余り具体的に書けないということではないかと思うのです。

他方で、この文章だけだと、制限措置を実施するのかどうかということについても、その利益等について配慮して検討すると読めなくもなくて、それはやや強いかなという感

じがするので、例えば実施の措置あるいは具体的な措置を検討するとか、もっと軽く言えば、実施を具体的に検討するとかいう形で、具体的なやり方の部分がなかなか難しいので、そこについて検討を深めるというニュアンスのことを入れたらいかかと思えます。

それから、次の9行目のポツは先ほど御指摘があったとおりで、防災については国・都道府県、安全については市町村という書き方がやや割り切りすぎではないかというのは、私もそう思いますので、先ほどのところにあわせて検討していただければと思います。

その次の15行目のポツは、質問なのですが、報告等を義務づけることについて検討するというのは、占用許可の条件として例えばこういう義務をつけるとか、そういうことなんでしょうか。これは質問です。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

お答えをお願いします。

○森山環境安全課長 たくさんいただきました。

まず山本先生の最後の15行目は、これは占用許可条件で、何かあった場合に道路管理者は指示をして報告を求められることができるというのが多くついているんです。そこら辺を汎用的にするのか、ある道路管理者によってはオートマチックに地震があった場合に報告しろとなっていますので、そこら辺を含めて、占用許可のときに、そういうことがございます。

それから、12ページの5行目の関係で、おっしゃるとおり、既存利益にも十分配慮しつつというのは、やるかどうかについてもあいまいさが出るという気持ちがないものでございますので、やるだけけれども、どういうふうに措置を考えるかといったところについて検討しようというふうに表現も変えさせていただきたいと思っております。

それから、10行目あたりの国と県、市町村については、もう少し現場を見て直していこうと思っております。

池上委員の15ページの無電柱化の日です。法定というのは意味があります。今回が初めて法定の日になりますので、そういったことを含めて明記をしたいと思っております。

それから、松原委員の御指摘の新技术関係のところは、一部10ページに書いてはございますけれども、これが成長戦略になるということも書きながら、その上で具体的なものをつくるかは明記していませんが、そういったことが必要だということは書いておりますので、そこら辺は表現を充実させていこうと思っております。

既存の利益、道路管理者の占用更新とか、それをやった場合に負担がふえると、コスト縮減をしたとしても、量がふえれば限界ありますので。そこは御質問がなかったんですけども、山内委員のコストをどうするかということに関係するんですが、占用料制度の見直しというのが12ページの下に行にあるんですが、松原委員の御指摘にも呼応することになると思うんですけども、13ページに「その際、電線管理者が消費者に負担を転嫁することにより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する」ということで、厳しくすると、どっちにもお金がかかりますので、幾らコストを縮減しても限界があります。

そのときには、電力会社、通信会社は利用者の負担でやっていますので、その部分の負担に転嫁するしかないですね、コストを縮減したとしても。それが過度の負担になるようなことのないように努力しましょうと書いてあるということでございます。このところ

の表現と後ろのコストの利害、14ページの22とも関連はするんですけども、13ページの3行にもこういった表現は書いているということでございますので、そこを見て、また御意見があればお願いしたいと思っております。

○山内委員 さっきおっしゃった例えば公的な利益になるものだったら公的に負担しましょうということなんだし、外部不経済を出しているんだったらば利用者が負担しましょうということなんだし、その辺を少し仕分けすればよろしいんじゃないかと思えます。

○森山環境安全課長 今回、何でもかんでも電線管理者というわけには当然いかないし、多くの場合、企業よりは電線共同溝で道路側が見ていたということで、それをすぐにやめるわけではありませんので、その中の表現で支援措置というのを書いています。11ページの19行目で「単独地中化の際の支援のあり方を検討」と、電線管理者が直接埋設等により単独地中化を実施しやすくなるような支援のあり方についての検討と、具体的にはこれから検討要りますけれども、そういったことを当然考えていくということでございます。

今まで年間400km、300kmしか埋まっていなくて、道路延長でいくと割る2ですので、それをふやしていこうということですから、行政側が手を引くことではなくて、やっていくけども、どんどん広げていこうという趣旨です。この表現も書きながら、また方向的には、そもそも負担はどうするべきかということもあわせて検討していきながら、現実的な対応もしていこうということになるかと思っております。

○屋井委員長 どうもありがとうございました。

11ページのところはもう少し書き込んだほうが良いという御意見かもしれないですね、山内先生とか松原先生は。ただ、冗談っぽく言ってしまっていて悪いんだけど、「財政支援と費用負担のあり方について検討すべきある」でしょう。この検討会は推進の「あり方の検討会」で、あり方を検討してきたんだけど、またあり方について検討すべきだというのは残念な表現だなと思うんです。あり方を消すぐらいのことはしたいと思ったんだけど、もっと書き込めれば本当はいいでしょう。半分冗談で言っていますが、非常に重要な点であることは間違いないですね。

ほかはいかがでしょうか。

これは私の意見と質問になっちゃいますけどね。今回のたてつけ、先ほど申し上げたけども、どう進めていくかというのは、この道路は緊急性も高いし、主体もはっきりしていて、すぐに進めるべきだというのがはっきりしている道路はいいんです。ただ、自治体だとかいろいろな主体が出てくるものだから、ある種面的な、あるいは地域的な計画があって、そのもとで優先順位を定めてという自治体側の立場というか、考え方というのも一定程度尊重されてくる。安全もそうだけど、景観なんかもそれに入りますよね。

今後、これを推進という、ものごとの実現に結びつけていくためには、後者の道路に関しては計画的な推進ということになってくるのから、推進計画を定めるだけで本当に実現するかというと、恐らくそうでもない。その後、基本的な方向性のもとで実際の道路を選んでいったり、優先順位つけたり、何年のうちにどれだけやっていくかという事業計画にしていったりという、具体化をしていくこと、その中にも幾つかの計画も必要になってきますね。

そういうたてつけのところも、ある種方向性として、この中に、こういうふうにしていくべきじゃないかとか、ここまで考えて進めるべきじゃないかというのを書き込んでいか

ないと、推進計画に関しては最後のほうかな、どこかに出てくるんですけども、それだけだと弱いかなという感じがします。投げちゃっている感じもしちゃうもんだから、そこら辺、もう少し書き込めるといいのではないかなという気がします。

それから、細かいことでもう一点。9ページの最初のところに出てくるものだから多少気になるんです。「多様な整備手法の活用、コスト削減の促進等」の中で、ここら辺も地域の問題とかかわっちゃうわけですけども、いわゆる合意形成の方法や仕組みについて、ガイドラインかどうかわかんないけど、提案するというか、普及促進になっちゃっているんだけど、整理というレベルでなくて、この問題に対してどういう課題があるかということ、認識はされているわけですけども、改めてその整理は要と思います。その上で、どういう仕組みとか方法があるかについて、作ってってもらわなければいけないので、そういう積極的な言葉が加わってくると大変ありがたいなと思います。

ほかはいかがでしょうか。あれば、いろいろいただきます。

私のはいつも言いつ放しでいるんだけど、今のところを答えてもらって……。

○蓮見分析官 盛り込ませていただきたいと思います。

○屋井委員長 無視してもらってもいいという話で発言していますからね。

ほかはいかがでしょうか。

1章に戻っていただいても結構ですので、言い残されたことがあれば、よろしくお願ひします。

○鈴置委員 大変細かいことですけども、10ページの12行目に、トランスのさらなるコンパクト化・一体化を推進するとあります。大変結構で、そうすると非常にいいと思いますが、トランスは結構古くからある機器で、大分枯れた技術になっていると思いますので、そうドラスティックに小型化することは容易ではないと思います。そうすると、コンパクト化・一体化の技術開発を推進すべきであるというぐらいの表現がいいのではないかなという気がします。

○屋井委員長 どうもありがとうございます。

いかがでしょうか。

僕も、ここに技術開発という言葉が入ったらいいなと思っていたものですから、ちょうどそういう御意見をいただいてありがとうございます。

ここも枯れた技術とおっしゃって、確かに……。お見受けするところ近年、そんなに進めていないような感じもしますね。ところが、技術開発にコストがかかるから、まさにいろいろと工夫も要るんですけども、できないかという、そういう気はしない。私は素人ながらいろいろ見ていると、米国でも数年前に連邦の新しいルール化が出されて、さらに発電効率を何年以内に高めるべしという通達が出て、各メーカーだとか事業者は、99.何パーセントか忘れましたが、それに向けてトランスの精度を高めていくような工夫をされているとお伺いしています。そういうことをほかの国でもやっているんだなという印象を持ちました。詳細はわかりません。

ですから、簡単にコンパクト化できないという中で、最近ですと、半分地下にするとか、いろいろな工夫もしていただいているので、道路環境の中でどういうたたずまいというか形があり得るか、大きさが望ましいかという、総合的に考える中にいろんな工夫はまだあると思いますので、ぜひそこに技術開発も加えていただく。

あるいは、低コスト化みたいなものも関係ないかということ、コストがどんどん上がっていただけじゃいけないから、そこについても何らかの……。これも支援にかかわるかどうかかわからないですけども、何かがないと動かないというところもありますから、お願いしたいと思います。余計な素人発言で申しわけないんですけども、いかがでしょうか、今の御発言について。

○蓮見分析官 地上機器については、現場のネックとなっている非常に大きな要因になっております。低コスト化とあわせてコンパクト化は必要だと思っております。専門技術的なところは私どもも明確にお答えできない部分もあるんですけども、素人的な工夫も含めていろいろな工夫はできるのではないかと考えていまして、ぜひ進めていきたいと思っております。技術開発あるいは低コスト化ということで文言を追加させていただきたいと思っております。

○屋井委員長 関連して、そちらに質問してもお答えいただけないかもしれませんが、地上機器の設置基準という大変ですけど、設置数というか、将来を見越したキャパシティを地上部分に確保しておこうという考え方は当然あると思うんです。そういう中でやっているんだけど、将来の土地利用が変わっていく中で、どういうふうに置いておくべきかというのは、その考え自体についても検討を必要としていないのかどうか。そのあたりはいかがなんでしょうか。

道路、沿道の利用形態がどう変わっていくかということ、場所によっては高齢化も進んでとか、大規模に再開発も進んでとか、いろいろなこともあるでしょうし、ケース・バイ・ケースだと思いますけども。たまたまある場所では、大型施設の前の道路上にトランスが置かれてるみたいな、誰がこれを使うんだろうみたいなこともある。どういう基準で、どれだけのキャパシティを無電柱化のときに置いているのか、置かなければいけないのか。そこら辺について、道路管理側というか、全体としては十分に整合性をもってやっておられるのかどうか、やってきているのかどうか。そこもわからないものですから、これはひとり言になりますけども、そういうことを考えたりします。

○蓮見分析官 無電柱化の事業をやるときに、電力とか通信の将来需要をどう見込むかということかと思っております。基本的には各電線管理者で将来の需要を検討していただいて、機器やケーブルの条数も決めていただいているという状況ではあるんです。逆に、過度に見込みすぎますと、これまた適切ではないのではないかという話もございまして。そこは電線管理者とよく相談して、適切にな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。

ほかはよろしいですか。

○松原委員 9ページの下の方に地下埋設物の管理の高度化という話が出ております。埋設物の位置データなどを着実に整理しておく必要があり、ROAD I Sという道路管理システムがあってということですね。ここでは、開発普及を図るべきであると4行目に書かれていますので、普及を図って事業者がそれを採用するよう促そうと読めちゃうのですが、どうなんでしょうか。

道路を掘り返してみたときに、入っていないはずのものが埋められていたとか、もしくは、よくわからずカッターで切ってみたら電線が切れちゃったということはよく聞いています。そのせいで工事の時間が大幅に伸びてしまうのだとしたら、コストを削減し時間を

縮減するためにも、こういう技術の中の最先端のものを使いながら、地下に何が埋設されているのかについての情報は公有されるべきかと思います。

民間でも地下に何があるかをスキャンし、厳密に3D地図で再現しうるところまで来ているそうですから、そういうソフトを使いながら、これを側溝にしたほうがいいとか、直接埋設にしたほうがいいとか、議論すれば、より安く、より早く無電柱化が進むでしょう。民間のソフトとのかかわりで、これはどう読めばよろしいでしょうか。○屋井委員長 御意見、御質問がありました。よろしくをお願いします。

○森山環境安全課長 まず10ページのROADISですけど、先生のようなお話も踏まえながら、道路管理者と占有企業者——電力とかガスとか通信——が一緒になって、お金を出し合って、何が埋まっているかというのが見えるようなシステムになっているんですね。1行目は、それをさらに高度化して、道路の管理者も占有企業者も工事がうまくいくようなことをしながら、我々も占有というものがうまく整理できるようにしていこうという仕組みでございます。

もう一つ、3番目のほうは、そうはいっても、工事する場合には工事する人が調べる部分があるし、ほかのものを壊してはまずいので、みずからもやられると思うんです。そういったところは最新の超音波でとれば全部わかるというのも使ってもらいながら、道路管理者で管理もしにくい面もありますので、道路管理者もそういったことは協力してやりながら、占有する方もみずからいろいろな知識を使ってもらうとか、もし埋める場合には反応しやすいようなタグをつけてもらうとか、そういったところを双方やっていこうと。そのために最新技術を占有する側も使ってもらうとか、させるほうもというのか、そういうことをイメージしてございます。

○屋井委員長 よろしいでしょうか。——どうもありがとうございました。

大体よろしいでしょうか。前回にも増して忌憚のない意見、さまざまな意見をいただきましたので、今後、とりまとめに向けて事務局のほうでも御検討いただきたいと思います。

○屋井委員長 今後の予定をお伺いしてからということになりますけども、次の議題、よろしいですか。今後の進め方について、お願いします。

○蓮見分析官 今後の進め方は資料5の一枚紙でございます。本日は第6回ということで中間とりまとめの骨子案を御議論いただきました。次回は第7回でございますが、本日の御議論を踏まえまして中間とりまとめについて御審議いただく予定としてございます。本日の骨子案については、「はじめに」と「おわりに」のところはまだ文章化してございませんので、次回は「はじめに」「おわりに」、それから、とりまとめのタイトル的なものも御議論いただければと思っております。次回を一区切り、最終回と考えてございます。

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す。

次回の日程、大体いつごろというのは決まっているんですけど。

○蓮見分析官 決まり次第、また御連絡をさせていただきたいと思っております。

○屋井委員長 可能であれば、その前に、きょうの議論も踏まえた修正案を委員の方々にも見てもらえるようにさせていただきたいと思っております。よろしくをお願いします。それでは

しいでしょうか。――そういうことでよろしく申し上げます。

そちらで締めるんですか。よろしく申し上げます。

○蓮見分析官 長時間の御議論、ありがとうございました。

次回の委員会は、御説明したとおり、中間とりまとめ案を御審議いただこうと考えてございます。それから、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ございます。

以上をもちまして、第6回無電柱化推進のあり方検討委員会を終了させていただきます。本日はまことにありがとうございました。

――了――