

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○金子委員長 次に、西岡新君。

○西岡委員 日本維新の会の西岡新でございます。本日は、道路法等の一部改正に関する法律の中で、特に無電柱化について質問をさせていただきたいと思っております。

まず、国交省にお尋ねしたいと思いますが、今回の無電柱化、電柱の地中化において、どれぐらいの防災効果が上がると試算されているのか、お尋ねしたいと思います。

○前川政府参考人 これまでも、地震の発生時、また台風等の災害の発生時におきまして、道路上に設置された電柱等が倒壊をいたしまして、住民の避難や緊急車両の通行に支障を来したことがございました。無電柱化は、このような事態を未然に防止する効果があると認識しております。

また、電力や通信サービスの供給面から見ても、例えば電線類を地中化した場合の被害率は、架空

線に比べまして、阪神・淡路大震災の例では、通信線の場合は八十分の一、電力線の場合は約二分の一だったというデータもございます。

そういった意味で、無電柱化の効果は大変高いものがあるというふうに考えております。

○西岡委員 東日本大震災の経験として、先ほどおっしゃられたように、そういった効果があるということでありまして、特に、命の道としての緊急輸送路の確保は必要不可欠であると思っておりますし、国交省が先ほどの無電柱化の説明の際にはよく写真で見せていただくように、災害で電柱が道路をばたばたと倒れていく写真を見ると、それによって緊急車両の通行が妨げられるのであれば、やはり改善していくべき点だと思っております。

今後、三十年以内に、南海地震が六〇%、東南海が七〇%から八〇%、首都直下型地震においては七〇%の確率で発生することが予測されている中で、期限目標をしっかりと決めて取り組んでいくべき課題であると思っておりますし、現在の電柱の地中化の状況においては、これまでの都道府県別の市街地等の幹線道路の無電柱化率を見てみると、ばらつきがあつて、一番高いところでは島根県の三三%というところでありますが、低いところでは実は我が愛媛県の七%、これは北海道と奈良県も同じであります。そういう状況であり、また、東京二十三区や政令指定都市のような大都市でも、市街地等の幹線道路の無電柱化率は、東京二十三区でも四一%、また大阪市でも三五%というふうになつておりまして、まずまずなんですけれども、

それ以外の政令指定都市においてもやはり二〇%以下の達成率ということで、非常に低いというような印象を受けております。

歴史的背景も違うんですが、諸外国では、パリとかロンドンなんかは完全に無電柱化されておりまして、そういうふうなところから比べると我が国はおくれているなというような指摘もあるんですが、愛媛県に聞いてみると、無電柱化対策として五カ年計画を立てながら毎回取り組んでいるということでありまして、もう既に七期目に入っているというふうな状況であります。

しかしながら、五カ年計画では、五年で大体五キロから六キロ程度の達成でありまして、一年に換算するとやはり一キロちよつとしか電線の地中化ができていないというふうな状況であります。おかれている理由としては、市街地では歩道の幅員が狭くてスペースを十分確保できない路線が多いとかの理由があるようですが、私を感じるところでは、やはり、ミッシングリンクとか、田舎では道路の整備が優先されているのではなからうかというふうな印象を受けております。

恐らく、多くの地方自治体が同じような認識を共有しているのではないかと思っておりますし、また、今回の法改正によって、地方自治体の意識改善について国交省がどう取り組まれていくつもりなのかをお伺いしたいと思います。

○前川政府参考人 委員御指摘のように、パリ、ロンドンには電線の地中化率一〇〇%であります。我が国におきましては、最も整備が進んでいる東京二十三区におきましても四一%と、いまだ低い

状況だと考えております。

地方の方でございしますが、地域によっては、地域の活性化また観光振興の観点から、無電柱化を積極的に進めている地方公共団体もございます。例えば、川越市でありますとか金沢市でありますとか、そういったいろいろな観光地で、地域資源を生かして積極的に無電柱化を推進していると考えております。

ただ、全般的に申し上げますと、地方公共団体におきましては、大変財政事情が厳しいということもございまして、どちらかというところまで新設の道路の整備を優先して、無電柱化のところまで予算が回らないという実態があるというふうなヒアリングもさせていただいてるところでございします。

国土交通省といたしましては、今回の法改正の趣旨を踏まえまして、無電柱化の必要性につきましては地方公共団体の皆様に一層の周知を図りますとともに、社会資本整備総合交付金等によりまして財政的な支援も行いながら、より一層の整備が進むように努めてまいりたいと考えております。

○西岡委員 先ほどのお話でも予算が回っていないというようなことでありましたが、現在の緊急輸送路における無電柱化の達成率というのは、一体どれぐらいでありますでしょうか。

○前川政府参考人 お答えをいたします。

緊急輸送道路につきましては各地域ごとに地域防災計画に位置づけられておりますけれども、全国の前延を合計いたしますと、二十三年度末の数字で、高速道路を除きまして、緊急輸送道路、八万四千キロございます。このうち、無電柱化され

ているのは約七千キロということでございます。

必ずしも残り七万七千キロ全てを無電柱化しなければならぬというわけではないと思っておりますけれども、七千キロを八万四千キロで単純計算いたしますと、八%という状況でございます。

○西岡委員 ありがとうございます。

私の地元の愛媛でも、観光地である道後温泉などはもう既に無電柱化されておまして、これまでは、無電柱化というのは、防災というよりも、景観とか観光とか、そういった側面が強かったと思っております。言ってみれば、それこそ、ぜいたく品というふうな感覚があったのではないかと、昭和三十九年から取り組みが始まって、いまだその達成率が低いというふうな現状を生んでいるのだと思っております。

しかし、これからは、防災の観点からしっかりとした取り組みをするべきであって、先般審議をさせていただいた大規模な建築物の耐震診断そして改修についても、五千平米以上の建築物に関しては民間所有のものであっても義務化をしようというふうな話でありましたから、本来、重要な緊急輸送路というものに関しては、それこそ無電柱化を義務化してもいいんじゃないかというふうに思っておりますし、これはやはり国がリーダーシップをしっかりととりながら進めていかなければならないというふうに思っています。

防災・減災の観点から、国交省のこの問題への取り組み、そして、指導はどのように変わっておりますか、お聞かせいただければと思います。

○前川政府参考人 お答えを申し上げます。

今回の法改正によりまして、各地のそれぞれの道路管理者が、防災上重要な道路につきまして、道路の区域を指定して、占用の禁止または制限を行うことができるという規定でございます。

国土交通省といたしましては、各道路管理者が区域の指定に当たった際の参考となりますように、指定の考え方について、その目安を示し、周知をしております。

特に電柱の占用につきましては、電線管理者等と調整を行う無電柱化協議会が地方ブロックごとにもう既に設立されておりますので、そういう協議会の場を通じまして、本制度の趣旨、また指定の考え方の目安を関係者の皆様に御理解していただくように取り組んでまいりたいと考えております。

○西岡委員 ありがとうございます。

占用の問題なんですけれども、金子委員長もメンバーで役員をされていらっしゃいます自転車活用推進議員連盟、これは超党派の議連で、八十名ほどの国会議員が参加をしております、前自民党総裁の谷垣法務大臣が会長であります。先般、その議連の中に自転車活用プロジェクトチームというものが立ち上がりまして、私もそのメンバーに入れてもらいまして、自転車振興にも取り組んでおるところなのであります。

無電柱化の推進によって道の幅が広がるということでは安全で快適な通行空間の確保のためにも非常によいことであると思っておりますし、また、昨年、

京都府の亀岡で起きました、登下校中の児童に自動車が出っ込んでいくというような事故を初め、同様の事故が相次いで発生した事件もございました。緊急車両の通行の確保としての緊急輸送路の電柱の地中化に加えて、私は、やはり避難路の確保、これは、当然、学校などは避難所になるわけでございますから、いわゆる住民が逃げる道路の安全面の確保ということを通じて、通学路などに占用制限をかけていって、子供の通学路の安全やバリアフリー化も図るべきだと思っております。

そういった観点からも、この際、積極的に取り組んでいくべき問題であると思いますが、その点の国交省としての御見解をお聞かせいただければと思います。

○梶山副大臣 お答えいたします。

本法案によりまして、道路管理者が新たに占用を禁止または制限する道路の対象といたしましては、地方公共団体が策定をします地域防災計画に位置づけられている緊急輸送道路、そして、今委員が御指摘の避難路をまた想定しております。

このため、住民が避難するために必要な箇所につきましては、占用の禁止または制限などの取り組みが進むよう、関係者と連携してまいる所存でございます。

また、御指摘の通学路につきましては、昨年四月以降相次いで発生しました事故を受けまして、学校、PTA、警察、道路管理者等の関係者が緊急合同点検を行いました。安全対策が必要な箇所の整備は、予算を手当てして、進めているところでございます。

この対策の実施に当たりましては、無電柱化等の関連施策についても一体的に進めることとしておりまして、無電柱化に関する協議会とも連携をしながら、安全な歩行空間を確保する取り組みを進めてまいりたいと考えております。

○西岡委員 ぜひ、通学路のことに関しても、やはり将来を担う子供たちの安全を守るということで、よろしくお願いしたいと思います。

次に、電柱の地中化となりますと、電線共同溝に電線等を通していくわけでありますが、この共同溝の耐用年数、これは税法上でコンクリートなどは六十年というような話でありますけれども、この耐用年数が一体どれぐらいなのかということ、やはりその維持費用に関してはどれぐらいかかってくるのか。また、一般的な話にもなりますが、今後重要になってくる社会資本のメンテナンスにおける技術者や維持管理者の育成に関しても、我が党内においても意見が出たところでもありまして、国交省も同法案の提出には問題意識を共有していると思っておりますが、この技術者や維持管理体制についての国交省の見解もあわせてお聞きしたいと思います。

○前川政府参考人 三点御質問をいただきましたので、一つずつ御説明をさせていただきます。

まず、一点目の電線共同溝の耐用年数ということでございますが、共同溝の箱自体は、コンクリートでございますので、かなり耐用年数はあると思っておりますが、その中に鉄製の配管が入ったりしておりますので、そういった意味では、財務省の減価償却資産の耐用年数等に関する省令に

よりますと、鉄製の配管の耐用年数は三十年というふうにされているところがございます。

二つ目の電線共同溝に入った場合に点検や修繕の費用が高いのではないかとということでございますが、そういったことが生じないよう、電線共同溝に入溝していただく場合に、インセンティブを与えるために、点検や修繕の費用も考慮して占用料の減額をいたしているところがございます。電線管理者の皆さんに大きな負担が生じないようにしております。

それから、三点目でございますが、電線共同溝に限らず、地方公共団体が管理する社会資本についての技術者の不足の問題でございます。

先ほど来からも一部議論があったところでございますが、特に市町村におきましては、必要な技術でありますとか専門知識を持った職員が不足しているという聞いております。

このため、地方整備局、また国総研等の研究機関が中心となりまして、維持管理、更新に関する基準等の情報提供、また職員等に対する研修、さらには施設に重大な損傷があった場合の技術的な支援などにより、地方公共団体を支援しているところでございまして、今後とも、積極的に支援をしてまいりたいと考えております。

○西岡委員 ぜひ、よろしく願います。

今回の法改正で、新たに無利子貸付制度というもの創設されて、これは地方公共団体を通じて電線管理者に貸し付けるといような制度だと思えますが、確かに、この制度では無電柱化の実施が早まるかもしれません。私もそう願いたいと思

っておりますが、平成二十五年度の電線敷設工事資金貸付金として、三億円が計上されています。

しかしながら、電線共同溝の一キロ当たりの費用というのは約六・八億円かかっている。内訳として、道路管理者が約四・五億円、電線管理者が約二・三億円なんです。それほどの費用がかかるのに、一体この三億円でどの程度できるのかなというような疑問があります。また、単純に四十七都道府県で割ってみますと、非常にわずかな額でしかないというような状況で、これは果たして大丈夫だろうかというふうに思っております。

予算も含めて、国交省として、この制度の創設でどれぐらい効果が期待できるのかをお聞かせいただければと思います。

○前川政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、二十五年度予算におきましては、無利子貸付額として三億円を計上させていただきます。

この三億円によりましてどのぐらい整備が進むかということですが、電線管理者の負担に對しまして国と地方があわせ貸しをするといったようなこととか、費用のうちの二分の一をめぐりに無利子貸し付けを行うとか、そうしたことを前提として計算いたしますと、この三億円によりまして、電線共同溝六千メートルの整備の促進が図られるというふうに考えております。

もちろん、電線共同溝の整備に当たっては、地方公共団体に対して、社会资本整備総合交付金等で御支援をしておりますので、こういった交付金とあわせてこの無利子貸付制度を活用するこ

とによりまして、より一層の電線共同溝の整備につながっていくというふうに考えております。

なお、本制度の周知、さらなる活用によりまして、予算が足りない場合には、必要な予算を確保していくよう努めてまいりたいと考えております。

○西岡委員 六千メートルということ、それで大丈夫かというような思いはすぐあります、限られた予算の中で、国交省としても苦肉の策であるのかもしれないので、前向きにぜひ進めていただきたいと思っております。

それと、例えば私の地元の四国を無電柱化する場合には、四国地区無電柱化協議会においてどこをやるかというのは決定されるわけですが、メンバーとしては、四国地方整備局や四国総合通信局、四国経済産業局、そして、警察と四国四県に加えて、四国電力やNIT西日本など営利企業が八社ほど入っているんですね。

これだけの営利企業が入っていると、その時点で、各社の業績のよしあしとか、そういったものが影響して、なかなかコンセンサスを得づらいんじゃないだろうかというふうに思っております。しかも、電力会社、四国電力は愛媛県に伊方原発を持っておりましてけれども、この伊方原発が長期間停止をしておいて、今、火力発電に頼っている状況で、燃料費の高騰で業績が大幅に悪化しているというようなことで、ことしの七月から料金を値上げするというような話なんです。

そういった中であって、電力会社のこういった経営状況の中、果たして十分な役割を果たせるのかというふうに思っておりますし、国交省として

はどういう体制を構築して取り組んでいくのかということをお尋ねしたいと思えます。

○梶山副大臣 委員御指摘のように、今、全国を十ブロックに分けて、各地方で無電柱化協議会を設置してございます。

今、電力会社の業況についてお話がありましたけれども、これまでは、そういったことも含めて、認識を共有しながら、設置するかしないかということを決めてきたわけですが、原発事故以降の電力会社の状況を考えると、委員の御指摘のようなことも生じてくると思っております。これらにつきましましては、これからまた少しこちらで考えさせていただきたいと思っております。

○西岡委員 確かに、非常に難しい問題でありますので、ぜひよろしくお願いいたします。

無電柱化については、国交省として、ここまですれば安全だというような、安全宣言じゃありませんが、防災上の安全を確保できるという目標とか最終形というものがちよつと見えづらいつてもありますので、今回の取り組みについて大臣から、どこまでいけば安全だというふうに言い切れるのか、必ずしも言い切れるものではないと思えますけれども、そういった決意をお教えいただければと思います。よろしく申し上げます。

○太田国務大臣 どこまでかというよりも、防災上重要な道路について無電柱化を図るということだと思います。

これには、実は沖縄なんかは、台風によって一気になぎ倒されてというところもあります。津波によってというようなことも今回ございます。ま

た、液状化という現象が起きたがゆえに、電柱が本当に倒れてくるというようなところもあります。

しかし、先ほど大島先生の質問の中にもありましたが、道路というものは一カ所やられると全部の長さがやられるということですから、こういうことがないようにということ、遮断されるというその区間だけでなく、どういうふう、ここが倒されたらだめなんだということの重要性、防災上の重要な道路ということで私たちは考えて、東京の中では、二十三区では四一％できている。ところが、全国では一割。しかし、それは地域によつて、みんな東京のようというのはまた違いますから、とにかく防災上重要な道路を優先するという角度で進めていきたいというふうに思っているところではあります。

○西岡委員 ぜひ、防災上重要な道路を優先的にやっていたら、しっかりと国民の安全を守る施策に取り組んでいただきたいと思います。

これで私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。