

第4回 住宅・土地TF議事概要

日時：平成19年5月9日(水) 11:00～11:40
会場：永田町合同庁舎1階 第1共用会議室
議題：国土交通省からのヒアリング及び意見交換
一般道路における道路空間と建築物の立体的利用について
出席者： 規制改革会議
福井委員
国土交通省
住宅局 市街地建築課長 井上 俊之 氏
道路局 路政課長 内海 英一 氏
都市・地域整備局 都市計画課長 由木 文彦 氏

福井委員 では、よろしくお願いたします。

内海課長 質問をいただいておりますので、とりあえずお手元の資料で、質問に対してお答えをしたいと思います。

表紙を開いていただいて、1枚目「現在の検討状況について」でございます。

昨年12月に事務局からいただきました資料も踏まえまして、現行制度、特に現行の3か年計画では、占用制度の運用あるいは道路区域の取扱いについて、明示的に書かれておりますので、そういったことについて、改善すべき点がないかどうかということを検討しているということでございます。

これまでに把握した具体的な事例や構想ということでございますが、平成元年につくりました立体道路制度に基づいてやっているものについては、22件ぐらいございます。

また、廃道による事例ということで、例えば有楽町のマリオンとか、あるいは事務局の方から教えていただきました、港区の芝小学校の事例とか、そういったものを把握しておりますが、いずれにしても現行制度で対応できないようなニーズというのは、私どもも常に相談を受け付けているんですけれども、そういうところでは開発ニーズは把握していないということであります。

ここには書いておりませんが、4月25日に、成長力加速プログラムの中でも、道路上部空間の有効利用に資する規制の在り方について検討するという項目に盛り込まれておりますので、これも踏まえまして、更に検討を進めていきたいと考えております。

のアというところで、事務局の調査で事例を示されておまして、その中で敷地内通路という手法を取っていて、開発の前後で通行機能が変わらない、あるいは開発後に設ける通路に公共性、安全性等があるのであれば、持続性のある道路として通行機能を確保した方がよいと考えるかどうかということであります。

これにつきましては、開発事業があるときに、従前から市町村道がある場合に、それを廃道するのか。それとも引き続き、道路管理者が道路として管理するのかということにつきましては、道路

管理者である市町村の自主的な判断に委ねておりまして、国としては基準を設けておりません。

これは道路法上、一般国道とか都道府県道については、それぞれ全国的な幹線道路網とか地方的な幹線道路網と位置づけがあって、具体的にどういう路線を国道なり都道府県道にすべきかということが書かれているんですが、市町村道につきましては区域内の道路で首長が路線認定したものとだけになっておられまして、そこは基本的には市町村に委ねているということだと理解しています。

また、開発事業に伴って、新たに設けられる通路について、それを道路管理者が道路として引き取って管理するかどうかということについても、同様に市町村の判断に委ねられていると考えております。

次が、イというところで、ガス事業者等の公益事業者が、道路が廃道されたような場合に負担が増大する、そういう事業者の負担増大を防ぐために、道路として管理した方がいいのではないかと御質問でありますけれども、一般的にいわれる廃道、区域の変更であったり路線の廃止であったりしますが、そういうことがある場合に占有物件が設置されておれば、占有物件の存置あるいは移設について、あらかじめ占有者と調整がなされて、適切な措置が講じられるものと考えております。

また、あくまで道路というのは一般交通の用に供することを目的としておりますので、占有というのはあくまで二次的な使用だということでありまして、埋設管の占有を認めるために、道路管理者が引き続き道路として管理するというにはならないと考えております。

最後、ウというところで、一般道路が防災上、あるいは日照、採光、通風の確保の観点から果たすべき機能と基準を示されたい。あるいは事情変更で市街地環境が変化したことによって基準が適用された理由が当てはまらなくなる場合があると考えがどうかということであります。

これについても一般論として申し上げますと、道路というのはまずは一般交通の用に供されるということで、交通の安全確保、適切な管理がなされるということが大前提であります。

また、上空に十分開放された空間であるということが前提とされておりますので、日照とか採光、通風の確保というのも併せて実現されていると考えております。

市街地環境の変化で規制の内容が変更されるということはないと考えております。一般論としてのお答えであります。

とりあえず質問に対する回答は、以上であります。

福井委員 こういうことを知りたいんじゃないのです。要するに、もうおわかりだと思いますけれども、例えば六本木ヒルズの例でも、本来なら区道のままで、上にフロアみたいなものができるのですね。そちらを占有にしてほしかったが、言わば全部道路法で閉ざされて、どこかで公道がある部分だけ突如民地になっているという非常に奇妙なことが起こっているわけです。

それが合理的だという論拠は、我々には見出し難い。例えばそういうケースについて、道路だけでも、一定の場合には上に民地なり民間的な立体利用があったって構わないというケースが、自動車専用道路ではなくてもあり得るのではないかと問題意識です。そこに端的に答えてください。

井上課長 申し訳ないですが、六本木ヒルズはこの図面ではわからないので、おっしゃっている

趣旨が単純にわからないんです。それがわからないと、多分議論にならないと思います。

福井委員 デッキのところの下でしょう。

事務局 森タワーの真下です。

福井委員 タワーの真下にもともと区道があって、そこにデッキを張ったわけでしょう。

事務局 その上に建物が建っています。

井上課長 それは私のイメージが違わなければ、地下の入り口があったり、車寄せの部分があったりする部分ではないんですか。

事務局 純然たる通行のためのもので、勿論その通路に付随して、車寄せとかそういうのがそこからはみ出て付いているんですけども。

井上課長 パスする場合はこちらに行けと行って、もうトンネルを抜けていくわけで、六本木ビルズあるいは駐車場に入れるために入っていく道路という性格が非常に強いと思うんだけど、その部分ではないんですか。

事務局 その部分と兼用しているというところですか。

井上課長 そこは道路交通法はかかっているんですか。

事務局 道路交通法はかけています。

福井委員 通り抜けができるんでしょう。

事務局 具体的な道路名で申し上げてしまいますと、テレビ朝日通りから麻布警察署の裏側、六本木通りから麻布通りから裏側の通りがございまして、そちら側に抜ける区道があったんです。

井上課長 それはどこですかね。思っているところと違います。

事務局 六本木通りの裏側に一方通行の、麻布警察の裏側にありまして、その西側にありますテレビ朝日通りから、こちらに抜ける通路があったんですけども、麻布トンネルと申したところが六本木通りと直接接続することによって、側道をつくったんですけども、ここを接続する関係でここからこちらに抜ける道路は分断せざるを得なかったと。

ここはもともとなかったんです。ここを接続するために側道を設けた関係で、このテレビ朝日通りから麻布警察署の裏の通りを抜ける道路は、廃道せざるを得なかった。機能を分断せざるを得なかった。

内海課長 どの道路を廃道したんですか。

事務局 この道路ですけれども、その関係で、テレビ朝日通りから六本木通りの裏の通りに抜けられなくなってしまうので、代わりにこの濃い青色で書いてある敷地内車道を用意しまして。

内海課長 この水色は公道ですか。

事務局 公道です。これは右側通行ができないので、ここからこうって、こういうふうには入れない。ここは首都高の橋脚もありますので、抜けられないという状況になっていますので、その関係でしようがなく、敷地内車路で整備した。この敷地内車路を仮に道路としてしまいますと、この形で敷地が分断されてしまいますので、森タワーのような大きな建物が建たなくなってしまうという現状がございまして。

内海課長 我々もこの間、見に行ったんですけども、人が通れない構造ですね。車だけ通って

いますね。

由木課長 分離してしまった。

内海課長 立体道路とすることは検討したんですか。

井上課長 この円周部分はビルの出入り口が全部ぶら下がっているから、これはだめです。

内海課長 自専道にならないですか。

井上課長 自専道にはならないと思います。

事務局 自動車専用道路ではないので、適用はできないと端的に言われました。

内海課長 自専道になり得ないということですか。

井上課長 自専道でなくても、基準に適合すればいいんですよ。

事務局 トンネルの外に対して、出入りのできないような形にしないとできないので。

井上課長 そうはおっしゃるけれども、この道路はそもそも通り抜けという機能というより、ビルのアクセス路そのものじゃないですか。

由木課長 これは通り抜けの交通量なんてあるんですか。

井上課長 なくはないと思う。でも、一般的には認知されていないと思う。

由木課長 私は何度も使っていますけれども。

井上課長 このビルのアクセス路まで道路にするなどというのは、一般的にあり得ないんじゃないですか。

由木課長 主従が完全に逆転しているような気がしますけれどもね。

事務局 ただ、こちらについては、結局その通り抜け機能を確保しなければいけないというところの中で、そこの通路をただの敷地内車路というところで、道路交通法もかけないという形になってしまうと、交通事故として取り扱われないとか、そういうこともある。

井上課長 だから、道路交通法は警察がかけているわけでしょう。

事務局 それをかけてもらうために、いろいろ協定を結んだりとかすることになったんです。

福井委員 ビルのオーナーとしては、単なる出入りだったら、通り抜けなどできるようにしない方が合理的ですね。ビルへのアクセス道路だったら、通り抜けなどはできないようにするのが一番です。

井上課長 それは形状的には、ここの場合はそうは言えないと思います。

福井委員 端的に言えば、通り抜けさせるようにさせられたわけでしょう。

井上課長 違うでしょう。

事務局 通行機能は確保するようにと。

井上課長 言ってみれば、両側に通り抜けられるというのは、開発としても当然のことなんですよ。要するに麻布トンネルがあるとか、非常に特殊な条件をクリアしなければならなかったわけですから。

福井委員 これは1つのデフォルメしたケースとして考えてほしいんですけども、要するに前からあった公道のところには何か民間プロジェクトができたときに、その通り抜け機能が公道の機能として必要だという実質判断があるときに、そこが民地にならざるを得ないというケースが頻発し

てもいいのかどうかということです。

井上課長 この公道を、多分わかりませんが、さっき事務局が言ったように、これに近い形で単にトンネルで抜いて、ここが自専道みたいなもので、開発に伴って新設するんだったら、それは今の立体道路制度でもできるじゃないですか。

福井委員 歩行者が仮に入ったら、何でまずいのかということです。

井上課長 歩行者が入るかどうかの問題ですか。

福井委員 自専道ではなくてもできるようにしてもいいのではないかという問題意識です。

井上課長 だけれども、結果的にできたものを立体道路と言われると、物すごく違和感があります。何か困っているんですか。

福井委員 この事例は忘れてください。そういう意味で言っているのではなくて、およそ一般的な市街地で、人だって通れて、車だって通れて、今までどおりの機能を維持したい、というニーズがなくはないわけで、その上に何か民間開発があったときに、常にそれが道路でなくさせられるという運命をたどる選択肢しかないのは、本当に妥当かどうかということです。

井上課長 それは検討するに値すると思いますけれども、逆にこのケースで何が困っているかというのをよく知りたいんです。

事務局 それは困っていたので、立体道路にしようとしたんですけれども、できなかったの。

井上課長 何が困ったんですか。

事務局 結局、警察は。

井上課長 結局、警察の話だけですか。

事務局 警察とかの話もあるんですけども。

井上課長 前にたしか、森委員がおられたところに、趣旨としては道路かどうかではなくて、こういう形態が安全かどうかとか、そういう問題で整理をすべきだみたいなことをおっしゃっていたと思うんです。

福井委員 民地になるということは、メンテナンスの費用は民間主体が出すわけでしょう。では、ちゃんとメンテナンスされるという保障があるかどうか、という問題もあります。

井上課長 この道路はどう見ても、ビルのアクセス路としてのウェートの方がずっと高いと思います。

福井委員 これは忘れてください、と言っているじゃないですか。一般論として言っているんです。

井上課長 これを例にされているんでね。

福井委員 事例はもう忘れてください。一般論でやりましょう。

井上課長 わかりました。

福井委員 何で民間が維持しなければいけないんですか。

井上課長 それはないと思いますよ。

福井委員 民間がやっていて、本当に安全性水準が保てるんですか。

井上課長 それは検討するに値すると思います。

福井委員 それを論点にしましょう。瑣末なことを言わないでください。

井上課長 わかりましたけれども、ここの話が例に出ているものだから。

福井委員 今後忘れてください。

井上課長 わかりました。

福井委員 民地としての道路の両側に公道があって、全く通行者からすれば、歩行者から見ても自動車運転者から見ても、何の変わりもないところで、あるところが民地になるということは、一般論として考えれば、その道路管理、でこぼこができたり、あるいは何らかの道路管理瑕疵が発生したときに、だれが道路管理責任を負うのかという点で、多分重大な問題が起こり得ることだと思う。

埋設物の占用許可等についても、このいただいた資料は屁理屈で、どうだっていいということが書いてあるけれども、そんなことはあり得ないわけで、両側を工事するときに真ん中だけが民間事業者の都合で後回しにされたりということがあったら、常識的に見て、それは道路の交通機能に支障があると考えられます。

そういう問題がそのままいいということには、これは誰が見てもならないと私たちは思っています。これらについて、もっと真摯に受け止めて、検討していただきたいということです。

井上課長 問題は具体的にこちらも制度を組むときに、一般論は一般論でいいんですけども、具体的にこういうことでこういうケースが困っているということがあれば、それを糸口にできるのですけれども。

福井委員 それは協力します。

井上課長 例えば、これを単に抜くということで、本当に道路としてだけやらなければいけないというときにどうかというのは、先生のおっしゃるとおりだと思います。

福井委員 中央区の例はどうですか。

井上課長 中央区の例は全部廃道だと聞いています。

福井委員 だから、あれも両側が公道で。

井上課長 立体道路などにはしてほしくない事業者側が希望したと聞いています。

福井委員 廃道の方がいいと言ったわけですか？

井上課長 そうです。昨日確認しました。

福井委員 それはどういう意図だったんですか。

井上課長 自由度がないというか、要するに通行機能は地区計画で担保する。あとはモールにして、自由にしたいわけです。車が通りながらも、歩行者空間も今の敷地の部分をセットバックして使うんでしょうけれども、モールにして自由に使いたいというときに、公道を抜かすということになると、当然いろんな安全上の問題が出てくるので、警察もそうだし、例えばいろいろな協議が要りますね。そういうことを考えると、一回廃道にして、その上で両方が納得できるような条件を付ける方がずっと現実的だということで、立体道路にするなどということは毛頭考えていないということなんです。

福井委員 今までどおり通行するわけでしょう。勿論、オーナーの意向というのは重要だけれど

も、本当に考えるべき利益の筆頭格は通行者の利益ですね。

今までどおりの状態で、都なり区なり、しかるべき信頼できる主体が管理している道路だと思って通ったら上から何か落ちてきたとか、あるいは穴ぼこが空いていても管理されていなかったということが起こって不利益を被るのは、敷地所有者でなくて通行者ですから、そういうときのことを考えると、通行者から見れば、今までと現況が変わらないにもかかわらず、単にそれがオーナーの都合で道路でなくなったから、それはもう民間の責任で、道路管理者としては目をつぶるというふうには、直ちには言いにくいのではないですか。

内海課長 そこは、地区全体でその道路の在り方も御議論した上で、いわゆる道路区域を変更するという結論に至ると思うんです。

福井委員 地区全体もオーナーも大事だけれども、その道路が例えば周辺何百メートル以内とか、あるいは何ブロック以内の人だけで使うなら、利益も不利益も内部化されているから勝手にやってくればいいけれども、居住者以外だって、そこに車を走らせることはあり得るわけでしょう。それは東京都民だけではないかもしれない。

そういう人たちのためにも、安全に快適に走行させるというのが道路管理の基本命題ではないですか。そこに本当に支障があるかどうかということのチェックを抜きに、ただ無批判に地区がOKと言ったから、そのオーナーがOKと言ったから、道路でなくしました、けれども、今までどおり道路だと思って通行する人はいっぱいいます、という状況が、本当に社会的に妥当かどうかということです。

井上課長 中央区の例の場合は、地元でもずっと長い歴史を持つ協議会みたいなものがあって、地区計画も既にかかっている、区もオーナーも周りの人たちも、その人たちは多分来入りのことも考えているでしょうから、納得の上でやっているということだと思います。

福井委員 結論としてはわかります。そういうこともあってもいいと思うけれども、それが、そのオーナーがたまたま公道にしてほしくないという理由だけで、道路機能が実態上は残っているのに、直ちに廃道すべき、ということにはならないから、やはり個別審査が必要なはず。本当に信頼できる主体かどうか。道路管理を事実上委ねるに値するような信頼できる管理者かどうか、といった実態判断がないといけなはず。廃道にするというなら、文字どおり通行できなくさせるというところまで道路管理権限を発動するなら一貫しています。

けれども、今までどおり通行はさせるけれども、管理の責任だけ引き揚げるというのは、やはりそれ自体重大な決意ですから、その後きちんと道路機能が確保できるかどうかということについて、ある程度のパースペクティブは持ってもらわないと困るわけです。

井上課長 ここはバックヤード的な道らしくて、この辺は余り店舗が連なっていないんですよ。そういう道と幹線道路とは性格が違うと思いますし、幹線道路の場合は・・・。

福井委員 だから、そういう基準も本当はつくるべきなんです。要するに、その地区以外の人々が大多数だと、通り抜け交通がほとんどだということ、その周辺の人だけで勝手に道路機能の法的位置づけを変えては困るかもしれない、ということがあり得るわけです。そういうことをきちんと詰めるべきであって、何となく目をつむれば世界はなくなるというのに似ている気がするん

です。それは道路管理責任の放棄ではないかという気がします。

内海課長 区道の路線廃止の基準などにより、恐らく地域の開発事業等、公益上、特に廃止するもので、道路管理上支障がないと御判断されているんだと思います。

福井委員 けれども、今の場合、区が仮に区道について、民地との複合利用みたいなニーズには応えたいと思ったけれども、選択肢が今、非常に少ないわけです。そう思ったらもう廃道にするしかない。それとも今までどおり管理して、民間に使わせないこととするしかない。こういうときの苦肉の決断かもしれないのです。そのときに、公道として責任はちゃんと全うしつつも、民間の多目的利用も促進できるという第三の道があれば、それがベストだと考える区道の管理者もいるかもしれない。中央区の例とは違って、私はそんな穴ばこの責任まで全部は負いかねますから、今までどおり区がやってくださいと考えるオーナーの方が、森ビルのように一般的に言えば多いと思います。

とすれば、そのニーズに応えることで、何か別の大きな社会的弊害を生み出すなら、それはそれで検討しないといけないけれども、それについて十分な議論がないまま、とにかくできませんというのは理由にはならないと思う。その観点から検討できませんか。

勿論、個別の事例を探り出して、あそこで失敗したとかといった事例があれば説明しやすいかもしれないけれども、今はそもそもできないんだから、森ビルのように果敢に挑戦して、苦肉の策であれ何とか調整する、という面倒なことはしないで、もう最初からみんなできないものはできないと考えているかもしれない。実際区役所に相談に行っても、追い返されるだけです。現に森ビルだって相当苦労しているわけで、そもそもニーズなんか出てきようがない状態なのだから、もしそういうことが可能であったとしたら、常識的に見てかなりのニーズが出てきそうなことであれば、前向きに考えていただいて、弊害は弊害で検討するというふうにアプローチしていただきたいのです。

主に前の榊さんが次長だったころの論点から、私はフォローしておりますが、当時の道路局の言い分は、端的に言うと道路の採光確保機能とか、通風確保機能のような、道路に人が出入する以上は、多少の安全やら環境の配慮が要るので、その点について非常に関心があるというのが、私が理解してきた唯一の論拠です。

だとすれば、そういう一定の環境が確保された道路を歩行者が通っても、民間の立体利用があったとして、何が何でも絶対だめ、ということではなくて、安全上、環境上、それほど支障がないという物理的な基準はできると思います。とすれば、そういう一定の基準を定めた上で、こういう条件の場合には一般道であったとしても、道路管理が従前どおりできるというケースもあらかじめ行政が示すべきではないかと思います。

そういうものができるとなれば、今まで言わば硬直的だった土地利用が随分柔軟になる。道路の利用者という不特定多数の一般国民が不利益をこうむる可能性だって、はるかに小さくなる。それは道路行政を真っ当する上でも重要だし、道路と採光という関係では、建築規制、都市計画規制の問題にもなるとは思いますけれども、おのずと調和点を満たす解、すなわち合理的な道路空間としての利用、都市的土地利用としての利用の双方の調和を満たす解があるのではないかという気がするのです。それを是非御検討いただきたいのです。

専門家の論理はいろいろあるのかもしれないけれども、常識的に見てこの話は、この間も大学生に聞いても、変ですねと言っていたぐらいで、全く事情を知らない人の感覚から見たら、何か奇妙だと思います。法律論を振り回すプロの論理ではなくて、もうちょっと普通の目線に立って考えてください。大体変じゃないですか。今までどおり通れている道路が、あるところが突如民地になるなどということは。一般的に考えてそんな無責任な話がありますか。

内海課長 道路管理者として、その交通の確保が必要だと思えば、道路として供用する必要があるので、そのときにどういう条件であれば道路を建築物と複合的に利用できるかということについては、真剣に検討したいと思っております。

確認させていただきたいのですが、これまでの議事録を拝見しますと、その先のやり方として、占用許可でやるのか、あるいは、立体道路制度でやるのか、どちらをお考えでしょうか。

福井委員 どちらでも使えればいいです。

内海課長 そこは使えればいいという整理ですね。

福井委員 要するに、できあがりのイメージをさっきから強調しているわけで、今までどおりに通行に供用されている部分がある民間的土地利用は、環境や安全に支障がない限り、できるだけ促進した方がいいということです。そのときの姿として、通れるようになっていけばいいというのが結論で、法的な手段は一番楽なやり方で整理していただければいいと思うんですが、そういう事例を探すよりは、むしろこういうふうにやればできるんじゃないですかという枠組みを示して世に問うていただければ、多分、俺もやりたいという人が出てくると思います。是非前向きに至急検討していただきたいと思います。

井上課長 これも1つ御意見を伺っておきたいんですけども、さっきも言ったように、通行機能で、仮に道路も車がたくさん通ると仮定すると、そこが自専道かどうかは別にして、人も通るかもしれないけれども、そこから何か建物にアプローチするという機能がない、本当の通行機能だけだということであれば、道路管理者が管理して、安全についても責任を持つ。あるいは建物があると、タイルが張ってあったら、それはどっちが責任を持つかという問題は、どうしても出てくると思います。それはちゃんと管理区分を決めて、責任持ってやればいいと思うんですけども、戻って悪いですけれども、六本木ヒルズのように、その道路に付随しているんな機能をぶら下げたいというときに、それが道路でなければいけないということに本当になるんですか。

福井委員 いけないということはないです。例えば大きなショッピングモールができて、事実上そこを通過するという機能は要らない、そこに行き付くだけの機能がほとんどだという場合には、これはひょっとしたら廃止して、民地の管理に委ねるのが合理的な場合があり得ますね。それはまさに通過機能なり、公道としての従来の機能が、どれぐらい今後も民地の複合利用の後も必要とされるかという実際の判断でしょう。別に一概に何が何でも前あった道路を、常に道路であり続けさせるべきである、という意味ではないです。

井上課長 申し上げたいのは、廃道も含めて、要するに安全を確保するとか、ある種の市街地環境なり町並みみたいなものがあるかもしれませんが、そういうものを確保するという前提を取ったときに、空間として望ましいのはこれだということと、手法はその場合にはこれでなければいけな

いという決め付けはなくていいと思うんです。

福井委員 今、選択肢としてはゼロなんです。公物管理法上の道路たる位置を獲得して、なおかつ歩行者も通り抜けができて、民間利用もできるという解がゼロなので、それはないでしょうということです。それが、ひょっとしたら合理的な選択になるかもしれない。常にじゃないです。それが合理的な選択になり得るときに選べないのはまずい。選べる条件の基準づくりなりはやっていただいても結構ですが、選択肢は常に用意しておいていただかないとまずいのではないのでしょうか。

井上課長 道路の機能と建物との関係において、道路とすべきかどうかということを含めて、一番いい選択肢が選べればいいわけですね。

福井委員 そのとおりです。御検討いただけませんか。これは大分長年にわたっての議論のネタなので、本当は来年通常国会に出していただきたいところですが、どうですか。

由木課長 いいですか。私、かつて立体道路制度を係長でずっとつくっていたんですけども、そのときも自専道を、とにかく立体道路の制度をつくらないと、これから新しくは通せない。地価が非常に上がっていた時代だったものですから、という中で、道路を通すためには、どうしてもこういう制度が必要なんだということで、打って出ても非常に抵抗があったんです。

それは、道路というのはもともと、自専道であっても、オープンスペースとしての機能が果たされているんだという議論が国会であったんです。

福井委員 興味を持つ方がいるんですか。

由木課長 それはどうやってやったかという、結局そのためにこういういいものができると。例えば首都高などでもですね。あるいは阪高でも、実例は幾つもやりたいというものがあって、この制度を使えばこういうことができるんですということを御説明して行って、それで多分普通の人に納得をしていただいたというプロセスがあるものですから、観念的にできるできないは勿論整理いたします。検討すると書いてあるのは、先生のおっしゃっていることが理解できているので検討すると申し上げているんですが、ただ、国会を通すことを考えても、それでよりよくなることが説明できないと、なかなか打って出て勝ち取るころまではなかなかいかないものですから。

福井委員 そこは理解できますので、我々もできるだけ協力させていただきます。潜在的には、かなりニーズがあるらしいということは我々も聞いておりますので、全力を挙げてお手伝いします。よろしく御検討ください。

一応、趣旨は御理解いただいたということで、案文の書き方を事務的に調整させていただくということで、さらに検討を進めていただければ幸いです。

内海課長 趣旨は理解しておりますけれども、既存道路の上というのは、基本的には何も無いのがいいんだという前提で、道路全体の権原を取得していますし、収用権も付与されておりますから、道路側から上を積極的に利用しなければいけない要請というのは、なかなか出てこないと思っております。

ただ、道路というのは街を構成しているものですので、地域全体で見て、ここを高度利用しなければいけないという強い要請があれば、道路だって何が何でも認めないというものではなくて、御協力できるというスタンスです。

福井委員 勿論、成り立ちから言えば道路空間は道路の排他的利用でしょうから、おっしゃるとおりだと思いますけれども、とはいっても、最近河川もそうですけれども、どんどん多目的利用の流れはありますね。

内海課長 都市全体で見て、他の公益と調和を図りながら複合利用できればいいということだと考えてよろしいですね。

福井委員 その一般論は全くそのとおりだと思いますので、その前提で結構ですから、是非調和を図るべき必要が来たときに、うまくサポートできるようにしていただければということです。御検討をお願いいたします。

ありがとうございました。

以上