

8

道路行政セミナー

1997 AUGUST

特集／路面電車

路面電車の現状と今後の役割 進藤 崇 1

路面電車に対する支援制度 神田 昌幸 7

欧米における最近のライトレール整備の状況 西村 幸格 11

熊本市での低床車の導入 宮崎 輝昭 20

路面電車の活性化方策 中尾 正俊 26

道路審議会建議「道路政策変革への提言
（より高い社会的価値をめざして）」の概要(2) 道路局道路
経済調査室 32

環境影響評価法について 道路局路政課
道路局道路環境課 44

道路管理事務担当者便り
土地区画整理事業による道路の改築工事 熊本県土木部
道路維持課 59

時・時・時 66

今月の表紙：

中央を緑の山波で区切り、上方に都市の道路を圖案化し、下方には道路管理者が設置する警戒標識の一つ、「道路工事中」を配した。

路面電車の現状と今後の役割

進藤 崇

一 はじめに

路面電車に対するイメージは、どの都市の路面電車を思い浮かべるかによって人それぞれであろうが、定義的なものとなると、軌道法の特許を取得して事業をしているもののうち軌道運輸規則に基づいて運転しているものということになる。軌道法対象事業のうち、最高速度が四〇km/hを超える速度で運転するため鉄道運輸規則を準用している新交通システム等を除いたものである。

路面電車は、明治二八年の京都電気鉄道による営業運転がその始まりであり、昭和七年には六七都市での八三事業者による営業で最盛期を迎えている。しかし、戦後は、大都市を中心として地下鉄が整備され、また、自動車交通が飛躍的に増加

することにより次々と路面電車が廃止されることとなった。現在でも活躍中の二〇路線は、このよ
うな時代の流れにあっても、その役割を果たし、
また、存続が期待されてきたもので、それぞれの
都市の装置としての歴史とそれを使いこなす市民
の英知に支えられている。

近年、海外での路面電車の復活がきっかけとな
って、行政機関、軌道事業者、市民団体のそれぞ
れの立場での路面電車の整備、サービス向上など
に関する取り組みが注目され始められてきたこと
ろであるため、以下で日本の路面電車の現状と期
待される役割について紹介する。

二 路面電車の現状

現在運転されている二〇の路面電車の概要は、

表1のとおりである。二〇事業者のうち公営企業
が五事業者、民間事業者が一五事業者である。民
間事業者によって路面電車が運転されているのは
いわゆるBOTを採用しているイギリスと日本だ
けである。

路面電車の都市交通における役割は、大都市に
おいて地下鉄の補完的な役割のものと地方中核都
市等における主交通機関的なものと大きく分け
られる。表2は、二〇路線の利用者数の推移を示
したものであるが、地下鉄の補完的な役割を担っ
ている東京の世田谷線、荒川線、地方中枢・中核
都市で路線延長が一〇kmを超え、主要地点間を適
切に連絡している広島、熊本、長崎等については、
二〇年前の利用者数を概ね保っている。札幌、岡
山など若干の延伸で環状化、主要地点との連絡が



図1 全国の路面電車

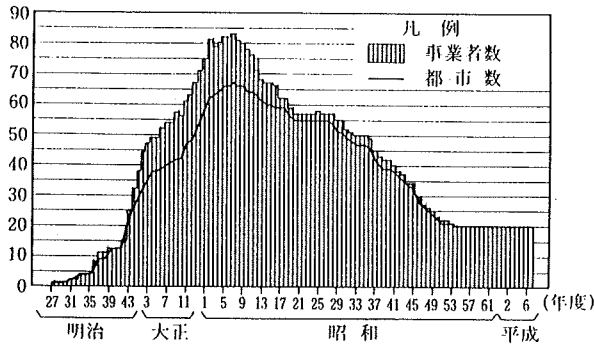


図2 日本の路面電車保有都市数と事業者数の推移

図られるところもあり、利用者増の可能性を残している。その他路面電車の一般像となると、一駅当たり利用者数が約一、〇〇〇人、駅間隔が約三〇〇mというところである。表定速度は、一五km/h程度であるが道路上を走行しないため一部路線で二〇km/hを超えるものがある。料金は、料金徴収システムと営業延長の関係でほとんどが均一料金制であり、この平均が約一六〇円と安い。経営状況は、七事業者で営業収益を計上しており、地方都市の民間事業者での営業費節約の努力が顕著である。

三 地下鉄、新交通システム等の現状

一方、都市内の鉄軌道系公的交通機関として路面電車と比較検討の対象になり得る地下鉄と新交通システム、都市モノレールの概要は表3、表4のとおりである。

地下鉄は、公的事業主体によって大都市圏を中心に政令指定都市においても整備が進められている。営業延長は、都市規模に応じてまちまちであるが、一駅当たりの利用者は一〜二万人、表定速度は約三〇km/h、駅間隔は約一kmというところが標準的である。経営状況は、交通局では三事業者が営業収益を計上しているが、建設費がキロ当たり二〇〇〜三〇〇億円と高価であるため建設費の支払い利息等を含めた経常損益では、九交通局

表1 各都市の路面電車の概要

事業者名	営業延長 km	日利用者数 千人/日	輸送密度 千人キロ/km	1駅当たり 利用者数 千人/駅・日	表定速度 km/h	営業損益 百万円/年		
						営業収入	営業費	
札幌市交通局	8.5	26	7.4	1.1	12.4	1,486	1,608	-123
函館市交通局	10.9	23	6.3	0.9	12.8	1,404	1,774	-370
東京急行電鉄 世田谷線	5.1	48	22.4	4.8	19.1	1,562	1,548	14
東京都交通局 荒川線	12.2	62	11.8	2.1	15.6	2,945	3,653	-709
名古屋鉄道 岐阜市内線・美濃町線	29.9	18	2.8	0.5	12.3	1,086	2,150	-1,064
加越能鉄道 万葉線	12.8	4	1.7	0.2	18.5	284	320	-37
豊橋鉄道 東田本線	5.3	9	4.5	0.7	14.1	401	439	-37
富山地方鉄道 富山軌道線	6.4	16	6.6	0.8	13.5	792	702	90
京福電気鉄道 嵐山・北野線	11.0	26	10.3	1.2	20.6	1,482	1,613	-131
京阪電気鉄道 京津・石山線	25.2	84	16.1	2.6	26.4	3,413	6,315	-2,903
福井鉄道 福武線	21.4	7	3.0	0.3	22.7	544	606	-63
阪堺電気軌道 阪堺・上町線	18.7	32	6.8	0.8	18.7	2,136	2,421	-285
岡山電気軌道	4.7	12	4.4	0.7	10.6	531	436	95
広島電鉄 軌道線	18.8	125	17.8	2.2	12.0	5,028	4,302	726
土佐電気鉄道	25.3	21	3.3	0.3	16.9	1,364	1,631	-266
伊予鉄道 市内線	9.6	25	5.0	1.3	12.9	1,263	1,197	67
西日本鉄道 北九州線	5.1	23	6.9	2.9	27.8	608	659	-50
長崎電気軌道	11.5	59	16.6	1.6	13.9	1,923	1,693	231
熊本市交通局	12.1	28	7.9	0.8	14.1	1,401	1,581	-180
鹿児島市交通局	13.1	30	7.7	0.8	14.1	1,665	1,419	247

注) 福井鉄道については、鉄道事業法区間を含む。

出典：平成7年度鉄道統計年報。表定速度は時刻表より算出。

表2 各都市の路面電車利用者数の推移

単位：千人/年 () 内は昭和50年を100とした指数

	昭和50年	55年	60年	平成2年	7年
札幌市交通局	19,082 (100)	12,240 (64)	10,366 (54)	9,306 (49)	9,354 (49)
函館市交通局	24,633 (100)	15,414* (63)	11,073* (45)	8,583 (35)	8,317* (34)
東京急行電鉄 世田谷線	17,538 (100)	16,296 (93)	18,040 (103)	20,169 (115)	17,455 (100)
東京都交通局 荒川線	31,880 (100)	27,475 (86)	23,519 (74)	24,198 (76)	22,620 (71)
名古屋鉄道 岐阜市内線・美濃町線	12,282 (100)	10,544* (86)	8,971 (73)	7,169* (58)	6,680 (54)
加越能鉄道 万葉線	3,782 (100)	2,560 (68)	1,918 (51)	1,516 (40)	1,403 (37)
豊橋鉄道 東田本線	5,362 (100)	4,049 (76)	3,170 (59)	3,255 (61)	3,308 (62)
富山地方鉄道 富山軌道線	12,363 (100)	10,054* (81)	7,604 (62)	6,579 (53)	5,858 (47)
福井鉄道 福武線	5,903 (100)	4,812 (82)	3,744* (63)	2,925 (50)	2,402 (41)
京阪電気鉄道 京津・石山線	40,823 (100)	40,179 (98)	36,341* (89)	34,222 (84)	30,498 (75)
阪堺電気軌道 阪堺・上町線	42,586 (100)	31,931* (75)	18,191 (43)	12,891 (30)	11,861 (28)
京福電気鉄道 嵐山・北野線	12,376 (100)	11,210 (91)	8,910 (72)	10,432 (84)	9,480 (77)
岡山電気軌道	7,055 (100)	6,136 (87)	4,612 (65)	4,429 (63)	4,336 (61)
広島電鉄 軌道線	42,186 (100)	39,156* (93)	38,371 (91)	43,880 (104)	45,614 (108)
土佐電気鉄道	16,731 (100)	15,261 (91)	10,976 (66)	8,920 (53)	7,770 (46)
伊予鉄道 市内線	14,522 (100)	11,794* (81)	9,050 (62)	9,230 (64)	8,944 (62)
西日本鉄道 北九州線	117,044 (100)	61,575* (53)	36,858* (31)	20,335 (17)	8,529* (7)
長崎電気軌道	23,158 (100)	21,184 (91)	19,108 (83)	21,462 (93)	21,665 (94)
熊本市交通局	13,886 (100)	9,981 (72)	9,167 (66)	9,077 (65)	10,163 (73)
鹿児島市交通局	22,651 (100)	17,963 (79)	12,880* (57)	10,944 (48)	10,887 (48)
合計	485,843 (100)	369,814 (76)	292,869 (60)	269,522 (55)	247,144 (51)

注) 1. 福井鉄道は、鉄道事業法区間を含む。

出典：平成7年度鉄道統計年報。

2. *は営業延長の減少があったことを示す。

表3 地下鉄の概要

事業者名	営業延長 km	日利用者数 千人/日	輸送密度 千人キロ/km	1駅当たり 利用者数 千人/駅・日	表定速度 km/h	営業損益 百万円/年		
						営業収入	営業費	
札幌市交通局	45.2	771	79.9	16.4	34.2	38,429	41,308	-2,879
仙台市交通局	14.8	156	51.9	9.2	31.7	11,446	13,406	-1,960
帝都高速交通営団	169.3	5,727	255.0	37.2	33.7	274,771	226,659	48,112
東京都交通局	68.1	1,546	151.7	21.8	32.5	81,605	82,402	-796
横浜市交通局	33.0	320	77.2	11.9	35.5	20,766	25,343	-4,577
名古屋市交通局	76.5	1,045	84.9	14.1	32.7	61,653	69,887	-8,235
京都市交通局	11.1	207	78.8	15.9	31.7	12,759	13,075	-316
大阪市交通局	105.8	2,677	151.0	27.0	33.6	158,021	139,098	18,922
神戸市交通局	22.7	288	113.2	18.0	42.6	20,097	17,469	2,627
福岡市交通局	17.8	317	87.5	16.7	28.9	20,271	18,636	1,636

出典：平成7年度鉄道統計年報。表定速度は時刻表より算出。

表4 新交通システム等の概要

・新交通（軌道法による路線を対象）

事業者名	営業延長 km	日利用者数 千人/日	輸送密度 千人キロ/km	1駅当たり 利用者数 千人/駅・日	表定速度 km/h	営業損益 百万円/年		
						営業収入	営業費	
東京臨海新交通	11.9	27	15.5	2.5	31.0	1,061	2,293	-1,232
横浜新都市交通 金沢シーサイドライン	10.6	48	20.8	3.4	25.4	3,527	3,350	177
桃花台新交通 桃花台線	7.4	3	2.1	0.4	29.6	239	730	-491
大阪市交通局 南港ポートタウン線	6.6	68	51.2	8.5	26.4	2,864	3,966	-1,102
神戸新交通 ポートアイランド線・六甲アイランド線	10.9	53	18.3	3.5	24.2	3,697	3,674	24
広島高速交通 広島アストラムライン	18.4	46	19.5	2.2	30.7	4,106	6,482	-2,376
千葉都市モノレール 2号線	13.5	42	13.3	2.8	27.2	3,097	3,364	-267
大阪高速鉄道 大阪モノレール線	10.2	29	11.7	4.1	36.0	1,863	4,036	-2,174
北九州高速鉄道 北九州モノレール小倉線	8.4	31	17.9	2.6	28.0	2,090	2,500	-410

出典：平成7年度鉄道統計年報。表定速度は時刻表より算出。

全てで単年度赤字であり累積欠損金も合計で一兆五、〇〇〇億円にもなる。

新交通システム、都市モノレールは、大阪市交通局以外は第三セクターによって運営されており、地下鉄を建設するほど人口集積のสูงくない都市での都市部からの放射状の交通需要対応、面的開発地域から都心部または鉄道駅への交通需要対応、大都市の環状の交通需要対応を目的として整備されている。このため、営業延長は一〇km程度であり、一駅当たりの利用者は約三、〇〇〇人、表定速度は地下鉄と同じ約三〇km/h、駅間隔は約一kmというところが標準的である。建設費はキロ当たり約一〇〇億円であり、実質事業者負担となるインフラ外部も約四〇億円になることから、利用者が増えている路線は多いものの二事業者を除いて営業損失を計上しており、経常損益では全ての事業者で単年度赤字である。平成七年一月に開業した東京臨海新交通ゆりかもめは、平成七年度の利用状況は表のとおりであるが、平成八年度は計画利用者数四・三万人に対して六・四万人と計画を上回る実績を上げている。

四 路面電車の今後の役割

都市部の交通渋滞対策は、道路整備のみによる対策では非効率で投資にも限界があるため、公共交通機関を上手に活用して対策を立案することが

表5 鉄軌道系公共交通機関の保有都市の状況

都市規模	都市名		交通種別	人口 万人	DID人口密度 人/ha	
	市町村名	都道府県名				
100万人以上	特別区	東京	地・新・路	797	129	
	京都	京都	地・路	146	100	
	大阪	大阪	地・新・路	260	96	
	横浜	神奈川県	地・新	331	95	
	神戸	兵庫県	地・新	142	94	
	川崎	神奈川県		120	92	
	福岡	福岡	地	128	83	
	名古屋	愛知	地	215	77	
	札幌	北海道	地・路	176	77	
	広島	広島	新・路	111	60	
	北九州	福岡	モノ・路	102	59	
	50万人以上	東大阪	大阪	地	52	104
		船橋	千葉県	地	54	92
		相模原	神奈川県		57	83
八王子		東京	モノ	50	80	
堺		大阪	地・路	80	77	
仙台		宮城	地	97	68	
千葉		千葉	モノ	86	67	
熊本		熊本	路	65	66	
鹿児島		鹿児島	路	55	65	
岡山		岡山	路	62	56	
浜松		静岡		56	54	
豊中		大阪	モノ	40	110	
高槻		大阪		36	107	
30万人以上		浦和	埼玉		45	99
	尼崎	兵庫県	地	49	98	
	松戸	千葉県		46	96	
	市川	千葉県	地	44	96	
	枚方	大阪		40	96	
	吹田	大阪	モノ	34	95	
	西宮	兵庫県		39	94	
	川口	埼玉		45	94	
	所沢	埼玉		32	91	
	柏	千葉県		32	84	
	那覇	沖縄	モノ	30	84	
	長崎	長崎	路	44	83	
	町田	東京		36	81	
	川越	埼玉		32	81	
	大宮	埼玉		43	77	
	藤沢	神奈川県		37	75	
	横須賀	神奈川県		43	73	
	奈良	奈良		36	70	
	静岡	静岡		47	66	
	金沢	石川		45	66	
	松山	愛媛	路	46	63	
	高知	高知	路	32	63	
	豊橋	愛知	路	35	60	
	宮崎	宮崎		30	57	
	豊田	愛知		34	55	
	高松	香川		33	54	
	長野	長野		36	54	
	宇都宮	栃木		44	53	
	岡崎	愛知		32	52	
	新潟	新潟		49	52	
	郡山	福島		33	51	
	秋田	秋田		31	51	
	和歌山	和歌山		39	49	
	岐阜	岐阜	路	40	48	
大分	大分		43	48		
旭川	北海道		36	43		
富山	富山	路	33	42		
姫路	兵庫県		47	42		
福山	広島		37	42		
いわき	福島		36	38		
倉敷	岡山		42	30		

出典：平成7年度国勢調査。

注) 地：地下鉄 モノ：都市モノレール 路：路面電車 新：新交通システム
 特許取得済但未開業のものも含む。

効果的である。しかし、鉄軌道系の公共交通機関の採用にあたっては採算性の検討、特に営業費が賄えるのかの慎重な検討が必要であり、採用する

機関を誤るとかえって非効率な結果となりかねない。採用の目安となるものに、都市規模、特にID地区の人口密度があり、これらと鉄軌道系公

共交通機関の保有都市の状況を整理したのが表5である。この表と前述の各機関の営業損益を考えると、大都市圏においては新交通システム

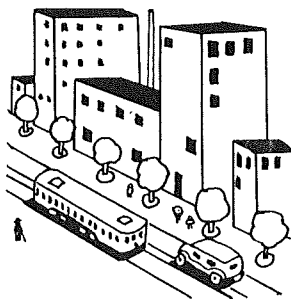
等の新たな整備の可能性があるものの、地下鉄については既存の路線の延伸についても慎重な検討が必要である。残る選択肢は、建設費がキロ一〇〜二〇億と安く、営業費用もキロ当たり約一・五億円／年と新交通システム等の1/2、地下鉄の1/8である路面電車となる。このため、路面電車には、地方中核都市をはじめとして地方中核都市、大都市圏においても役割に応じた整備が期待されるところであり、そのための支援制度等条件整備が急がれる。

五 終わりに

都市内における公共交通機関の整備の主目的は、自動車交通との機関分担による交通の効率化、円滑化にある。また、これに伴い中心市街地の活性化、環境保全、高齢者の移動支援等の効果も期待できる。自動車交通から公共交通機関への利用の転換を促進させるためには公共交通機関の整備支援制度の確立、利便性の向上を図ることは当然のことながら、それと同時に個人の利便性より、社会としての効率性、都市環境などを優先させるという価値観に対するコンセンサスが必要である。特に路面電車の新たな整備にあたっては、既存の道路空間のなかで整備する事例が多くなるため、後者の条件整備が重要なポイントとなる。現在活躍中の二〇路線の都市は、このような選択を實際

に行い、自動車交通と路面電車の調和を図ってきた都市である。今後このような選択をする都市が増えていくかどうか、選択に必要な支援制度、情報を提供できるかどうか、路面電車あるいはライトレール普及の鍵である。

(道路局路政課課長補佐)



路面電車に対する支援制度

神田 昌幸

一 はじめに

路面電車は、利便性や経済性に優れ、排気ガスによる環境汚染もなく、有効な都市交通手段の一つとして位置づけることができる。欧米においては、一九六〇年代より都心の再活性化の有力な手段として多くの都市で導入が検討され始め、現在、多数の都市において路面電車がLRT（ライトレールトランジット）という形で復活している。我が国においても、近年、都市部における公共交通機関の利用促進、中心市街地の活性化、都市環境への負荷軽減、さらには、高齢者をはじめとする交通弱者の移動に関する利便性を確保するための人に優しい交通システムとして、路面電車の活性化や再生に対する期待が高まってきており、新し

い時代のニーズに対応する路面電車として再整備や復活の必要性が認識されるに至っている。

本稿では、路面電車の支援制度として平成九年度に建設省で創設された「路面電車走行空間改善事業」、並びに、公共交通機関の利用促進施設の整備を可能とした「都心交通改善事業」の拡充内容について中心に述べている。

二 路面電車支援の背景と効果

自動車交通の発展に伴い、昭和三〇年代以降、路面電車は廃止・縮小され始め、昭和四四年から五三年にかけて事業規模の大きな六都市（東京・大阪・名古屋・京都・横浜・神戸）の公営路面電車が都電の荒川線を除いて総べて廃止された。その結果、現在の事業者数は、公営五局、民営一五

社の合わせて二〇事業者となっている。

しかしながら、近年、都市内公共交通機関として路面電車が見直されてきており、都市内においてマルチモーダル施策の観点から自動車、バス、歩行者との良好な共存が図られる場合などについて、積極的に路面電車を整備していくべきという機運が高まった。

さらに中心市街地の活性化、福祉対策、環境問題といった社会的な要請に応える交通手段として路面電車が位置づけられ、支援の重要性が高く評価されることとなった。

路面電車を支援する効果としては、

- (1) 自動車交通が路面電車利用に転換することで都市内の交通渋滞が緩和される。
- (2) 路面電車は比較的バリアフリーな交通施設

であり、高齢者、移動弱者のモビリティが確保される。

(3) 渋滞の緩和により都市環境が改善される(CO₂排出削減)。

(4) さらに路面電車を中心としたトランジットモール化等により中心市街地の活性化が促進される。

などを挙げることができる。なおここで、トランジットモールとは、商店街などにおいて自動車を排除し、路面電車等路面を走行する公共交通機関を導入した歩行者専用空間のことをいう。

三 路面電車支援制度の整備

平成九年度から設けられた路面電車の支援制度は、道路整備の一環として位置づけられる「路面電車走行空間改築事業」の創設と、一般会計補助事業「都心交通改善事業」の公共交通機関の利用促進に資する施設の整備に関する拡充である(図1参照)。

図2に路面電車に対する支援方策として走行路面等の整備及び利用促進施設の整備例を示している。

① 「路面電車走行空間改築事業」の創設

建設省では、平成九年度新規施策として、路面電車に対する補助制度「路面電車走行空間改築事業」を創設することとした。これは、

道路混雑が著しい軌道を併設する道路において、路面電車の走行空間を活用した車線の増加や交差点改良等により交通混雑の解消が図られる場合に、道路整備の一環として路面電

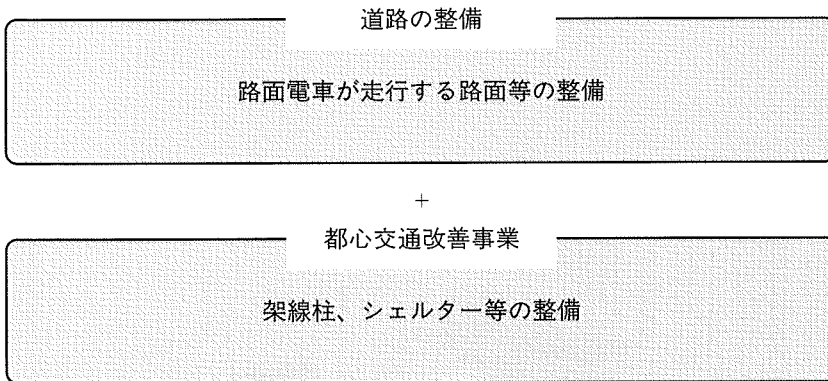


図1 路面電車支援制度の構成

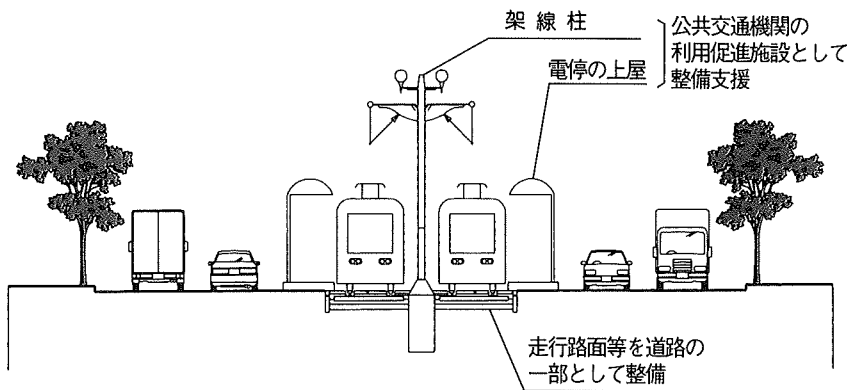


図2 路面電車支援制度による整備の例

車の走行できる路面等の整備を行うものである。事業主体は、地方公共団体及び国(直轄国道)である。

図3は、平成九年度に事業を実施する愛知

県豊橋市のＪＲ豊橋駅東口駅前広場の整備予想図である。従前の駅前広場は、路面電車の停留所が駅前広場の手前の道路上にあり、路面電車からＪＲ線への乗換えが極めて不慣れた状況であった。このため、全国で最初の路面電車走行空間改築事業として、ＪＲ豊橋駅東口駅前広場における路面電車の軌道延伸工事を、平成九年度の補助事業として実施することとした。本事業は、一四〇mの軌道延伸工事であるが、同時に完成する予定の駅前広場整備事業と併せて、豊橋駅における利便性の格段の向上が図られることが期待されている。

② 都心交通改善事業の拡充

都心交通改善事業は、都心部における交通混雑の解消、公共交通機関の利便性の向上、高齢者等を含めた歩行者の移動性の向上を図るため、街路事業等による施設整備と併せ、公共的通路、地下交通ネットワーク等の交通改善効果を高める施設整備を一体的に行う、一般会計による事業である。平成九年度より、道路改築による「路面電車走行空間改築事業」の創設に合わせ制度を拡充し、公共交通機関の利用促進に資する施設の整備を補助対象に追加した。具体的には、路面電車の架線柱、シェルター（電停における屋根等）などの整備を補助事業で行うことを可能とした。

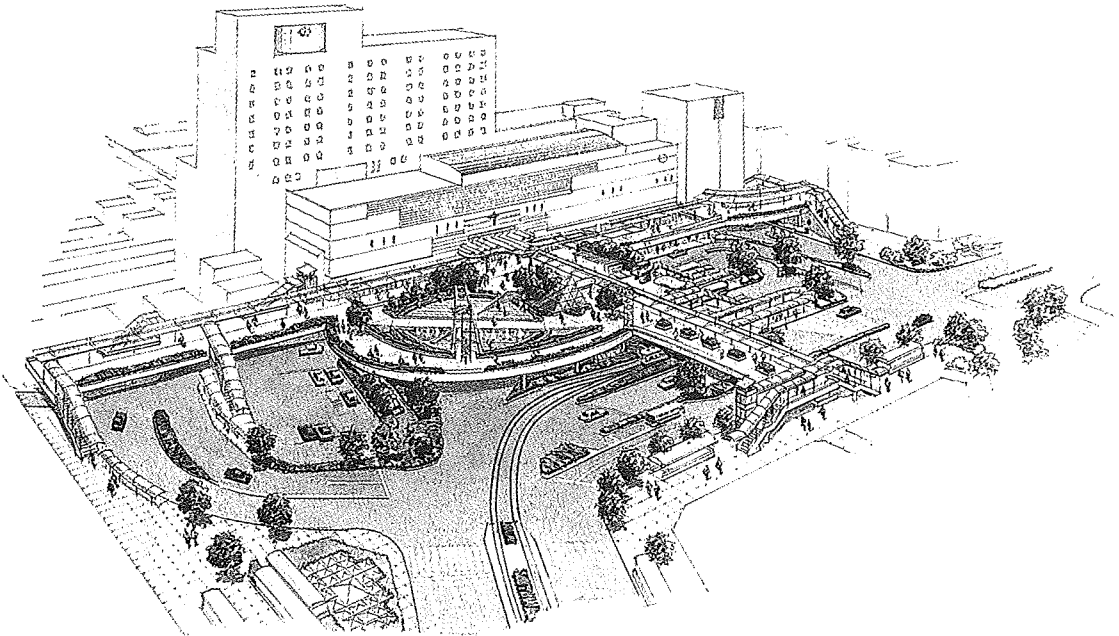


図3 愛知県豊橋市豊橋駅前整備

四 おわりに

建設省としては、関係各省と連携しながら、今後とも路面電車の整備や利便性の向上に係る施策

を講じていくこととしている。さらに、我が国においてもトランジットモールの整備など各種の施策が展開される構想が出されており（図4参照）、将来的には、路面電車の新設や距離のある延伸に

対しても支援が可能となるよう検討を行っているところである。

（都市局街路課特定都市交通施設整備室課長補佐）

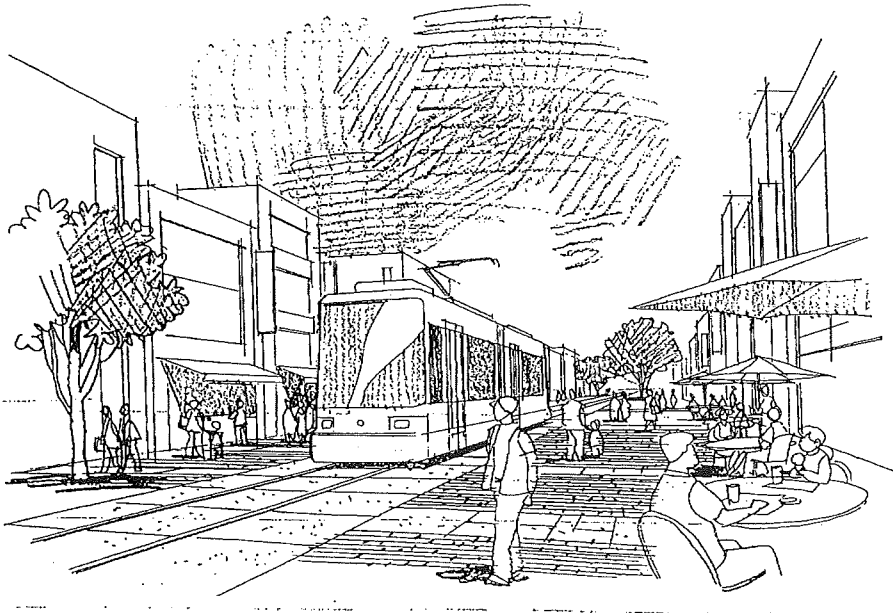


図4 トランジットモールのイメージ図



欧米における最近の ライトレール整備の状況

西村 幸格

一 路面電車の再生とライトレール整備の経緯及び背景

欧米における都市内の軌道系公共交通分野で路面電車の再生と、新たにライトレールを整備する事業は一九六〇年代後半から始まった。それは、旧西ドイツにおける路面電車 (Strassenbahn) の再生事業がはじまりであった。具体的には都心部を走る併用軌道の改良であり、併用軌道の地下化と新設軌道化が進められた。こうした施策の背景には、都心部における道路渋滞の緩和と路面電車そのもののサービス水準の向上 (表定速度や輸送力など) をあげることができた。一九六八年以降、ケルンやハノーバー、フランクフルトなど人口五〇万人以上の大都市では駅前や都心部から併用軌

道が徐々に姿を消して地下路面軌道 (U-Strassenbahn 又は Stadtbahn と呼ぶ) に移行した (写真1)。

一九七〇年代に入ると、アメリカは連邦運輸省の助成をうけて、ボストンやサンフランシスコなど既存の路面電車システムの近代化に着手した。また、旧西ドイツにおける路面電車の再生を評価し、これを路面電車 (Streetcar) と古めかしい名称で呼ぶのではなく、近代化された次世代型路面電車という期待も込めてライトレール (Light Rail Transit) という名称をつけ、連邦運輸省は各都市へ採用を呼びかけた。当時、アメリカはエネルギー問題や都市における道路渋滞と大気汚染、都心部の衰退などが深刻化しており、その改善方策として公共交通の整備が急務であった。



写真1 シュツットガルト

アメリカ最初のライトレール建設は西海岸、メキシコ国境に近いサンディエゴであった（一九八一年に開業）（写真2）。アメリカのライトレール整備は都心部の再生に重点がおかれ、都心まで自動車に頼ることなく移動できることを目標にした。

導入形態の基本は、郊外部は使われなくなった鉄道跡地やフリーウェイなどの回廊沿いに専用軌道を敷設した。また、都心部はトランジットモータリ化して沿道の再開発を進め、都心への人々の回帰と賑わい空間の創出をねらった。開業当初の一九九一年は、一日当たり一万人程度の利用客数であったが、一〇年後の一九九〇年には一日当たり五万人を越し、現在も増加しつつある。この結果、

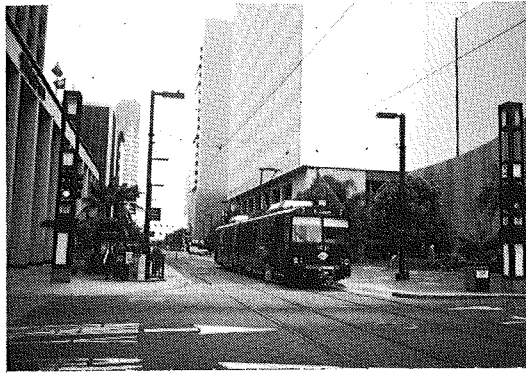


写真2 サンディエゴ (大野真一氏提供)

サンディエゴのライトレールは営業費用の九〇％を運賃収入で賄うという、アメリカの運輸事業では前例（従来は最大でも五〇％程度）をみない経営的成功を収め、その後のライトレール整備を加速させることになる。

一九八〇年代は旧西ドイツにおける路面電車の再生とアメリカにおけるライトレール整備が拡大していったが、後半に入るとフランスのグルノーブル（一九八七年開業）された（写真3）。八〇年代の欧州各国は環境問題が深刻化して、都心部における自動車の抑制とそれに代わる公共交通の整備が急がれていたが、国家財政が逼迫しており、よ

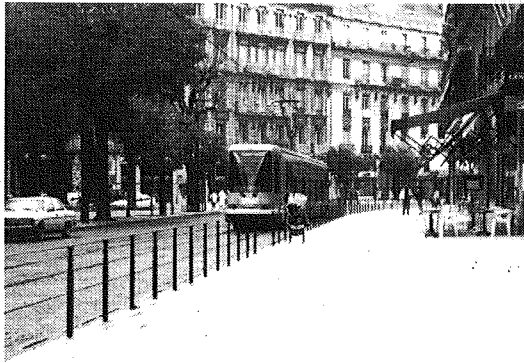


写真3 グルノーブル

り低廉な公共交通システムが求められていた。

フランスでは政府の働きかけで地方都市へのライトレール導入が進められた。最初はロワール地方のナントに路線のほとんどが併用軌道のライトレールが整備された（一九八五年開業）。続くグルノーブルでは都心部約二kmをトランジットモータリ化してバス路線網を再編成、高齢者や身障者が容易に乗降できる床の低い電車の開発、交通結節点の整備、沿道の再開発など交通計画とまちづくりを一体的に取り組み、移動手段として斬新なデザインの低床車両を使った初めてのライトレールを登場させた。

グルノーブルのライトレールは交通システムとしてだけでなく、都市デザインや総合的な交通管制、街路と沿道のファサード整備などが都市計画や交通計画の専門家に高く評価され世界的な注目をあびた。後述するストラスブルとともにフランスのライトレール整備では、首長の強力なリーダーシップによるところの大きいのが特徴である。一方、イギリスは保養地であるブラックプールを残して、全ての路面電車を廃止した国である。ロンドンとグラスゴウの地下鉄を除いて、都市の公共の交通のほとんどをバスで分担してきた。このため、路面電車（Tramway）という言葉のものが古いイメージの払拭に時間を要し、一九八〇年になって初めてニューカッスルアポンタインで旧西

ドイツのStadtbahn仕様のライトレールを整備した。また、一九八七年にはロンドンのドックランズの地区内交通システムとして無人自動運転のライトレールが整備されたのにとどまり、本格的な整備は一九九〇年代に入ってからになる（写真4）。

一九九〇年代に入ると、グルノーブルで成功した低床車両の技術革新が一段と進み、究極の低床車といわれた車両床面の全てがレール面から三五cm前後の一〇〇%低床車が実用化された（写真5）。一〇〇%低床車の実用化は、ライトレールの導入場所に変化をもたらした。つまり、乗降の利便性を考えると道路上の軌道のほうが、地下や高

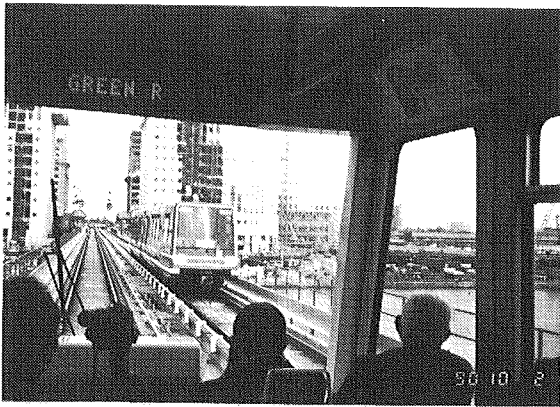


写真4 ドックランズ

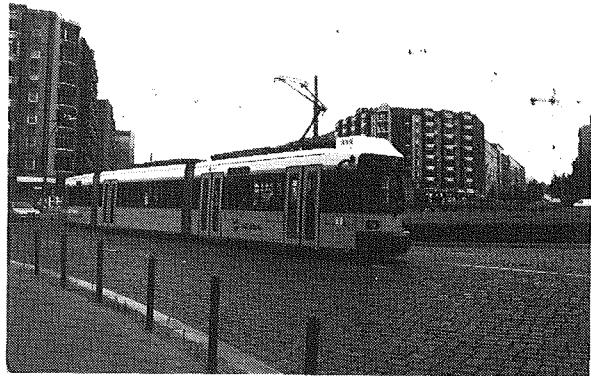


写真5 最も量産されたADトランツ社の100%低床車

架などの専用軌道よりはアクセスが格段に優れていることが明白となった。これは、都心部への自動車の乗り入れ規制策とともに、道路上に軌道が敷設可能な環境づくりが前提となる。また、道路上の軌道は事業費削減の面でも優れており、地下鉄に比べて多少サービス水準は低下するが、少ない財源で整備可能な低床式ライトレールが脚光を浴びるようになってきた。

低床車の導入普及はドイツのStadtbahn化から取り残された都市（人口三〇万人前後）や併用軌道中心の路線（ブレーメンやミュンヘンなど）、路面電車システムが老朽化した旧東ドイツ諸都市（ベ

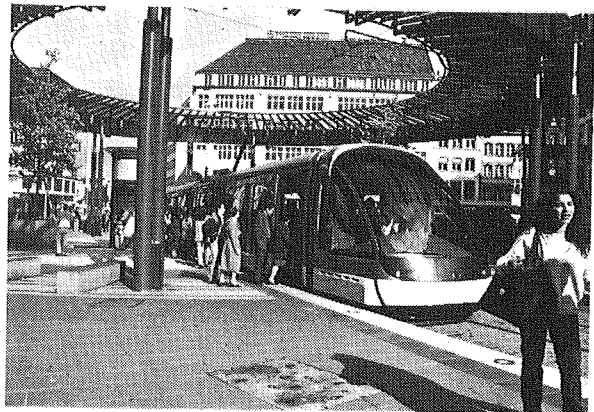


写真6 ストラスブール

ルリンなど）ではじまった。一九九六年現在約三〇都市で合計約六〇〇編成の低床車が走っている。また、ベルギーやオランダ、スイス、オーストリアなどの周辺諸国にも波及しており、今後の路面電車の主流になりつつある。

新たなライトレール整備にも変化が現れている。一九九〇年代以降は最初から低床車導入を前提にした街路計画やまちづくり、交通計画が行われる都市が相次いでいる。フランスのストラズブールやルアン、イギリスのシェフィールド、ドイツのオーバーハウゼン、一九九七年に開業予定のシドニーのライトレールなど多数ある。

中でもストラスブールのライトレールは、グルノーブルの経験を生かし、さらに発展させた都市交通システムとして、世界的な注目を浴びている。交通政策の骨子は、都心部の通過交通の抑制と公共交通の整備である。前者はバイパスと地下駐車場の建設、後者はトラム（ライトレール）の整備であった。また、政策の公表から実施まで合意形成のプロセスが明示され、市民レベルやトラム導入に反対した商店主のような利益団体などとの協議がオープンな形で行われたことも特徴である。ここでも市長の強力なリーダーシップがあったことはいままでもない（写真6）。

二 欧米先進主要四カ国における軌道系公共交通の整備状況

ライトレール整備は一九七八年のカナダ・エドモントン以来、約二〇年が過ぎた。表1は一九九五年現在、欧米先進主要四カ国の路面電車／ライトレールの路線長を都市毎に示したものである。四カ国合計で八八都市、約三、五〇〇km弱の路線長がある。国別にみると図1のようにドイツ、アメリカ、イギリス、フランスの順になる。

次に都市別に軌道系公共交通の整備状況（表2参照）をみると、路面電車とライトレールは地下鉄に次ぐ代表交通機関を占めつつある。特に、大都市の地下鉄以外に軌道系公共交通をほとんども

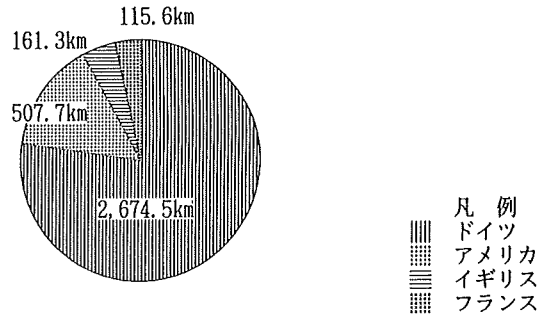


図1 国別路線長

たなかったフランス、イギリス、米国では主に人口一〇〇万人以下の都市でライトレールの整備が進んでおり、工事中や計画中の都市も数多くある。図2は人口規模別に路面電車とライトレールの整備状況を整理したもので、人口一〇〇万人以上では約九〇%の都市に、五〇万人以上では約八〇%の都市にそれぞれ路面電車とライトレールが整備されている。また、人口三〇万人以上の都市では約五〇%の普及率であるが、フランスとドイツはやや高い普及率にある。今後は整備の進んだド

イツを別にすれば人口三〇万人以上の都市での整備が期待される。

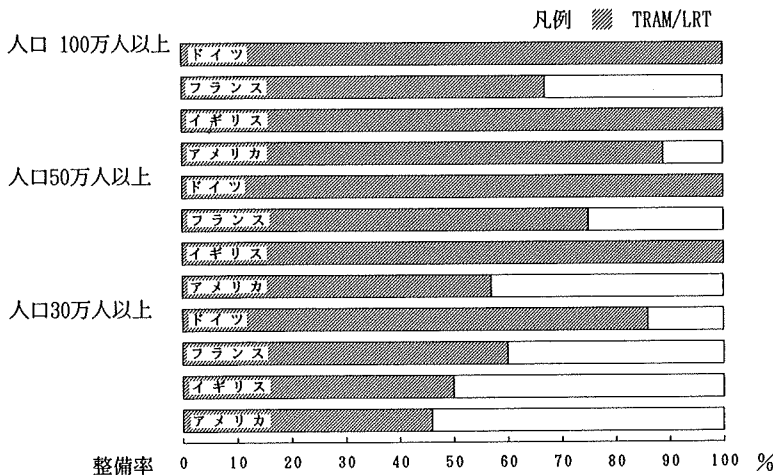


図2 人口規模別路面電車／ライトレールの整備状況

表1 先進主要4か国の路面電車/ライトレールの路線長

国名	都市名	開業年	軌間 (mm)	営業キロ数 (km)	備考	国名	都市名	開業年	軌間 (mm)	営業キロ数 (km)	備考
フランス	グルノーブル	1987	1,435	14.6	LRT	ドイツ その2	ノルトハウゼン	1900	1,000	8.7	
	リル	1874	1,000	19.0			ニュールンベルク	1881	1,435	39.8	
	マルセイユ	1876	1,435	5.9			ブラウエン	1894	1,000	17.3	
	ナント	1985	1,435	26.7	LRT		ポツダム	1880	1,435	25.8	
	パリ	1992	1,435	9.1	LRT		ロストック	1881	1,440	22.3	
	ルアン	1994	1,435	16.1	LRT		シェーネッヒ	1910	1,000	15.2	
	サンティチェンス	1881	1,000	11.6			シュベリン	1881	1,435	22.2	
	ストラスブール	1994	1,435	12.6	LRT		ストラウスベルク	1893	1,435	6.2	
	小計	8都市			115.6km			シュツットガルト	1868	1,000/1,435	110.1
ドイツ その1	アウグスブルク	1881	1,000	25.0		ウルム	1897	1,000	5.8		
	パドシャングアウ	1898	1,000	8.1		ヴォルスターズドルフ	1913	1,435	5.6		
	ベルリン	1865	1,435	176.2		ビュルツブルク	1892	1,000	19.4		
	ビーレフェルト	1900	1,000	26.1		ツイッカウ	1894	1,000	9.1		
	ポツダム・ゲルゼンキルヘン	1894	1,000/1,435	101.9	Stadtbahn	小計	56都市			2,674.5km	
	ボン	1891	1,435	51.6	Stadtbahn	イギリス	ブラックプール	1885	1,435	18.0	
	ブランデンブルク	1897	1,000	19.6			ロンドン・ドックランズ	1987	1,435	21.3	LRT
	ブラウンシュバイク	1879	1,100	31.7			マンチェスター	1992	1,435	32.0	LRT
	ブレーメン	1876	1,435	56.4			ニューカッスルアボントン	1980	1,435	59.5	LRT
	ケムニッツ	1880	1,435	22.3			シェフィールド	1994	1,435	30.5	LRT
	コトブス	1903	1,000	22.8		小計	5都市			161.3km	
	ダルムシュタット	1886	1,000	36.2		アメリカ	ボルチモア	1992	1,435	36.2	LRT
	デッサウ	1894	1,435	10.1			ボストン	1897	1,435	45.0	
	ドルトムント	1881	1,435	73.3	Stadtbahn		バッファロー	1984	1,435	9.9	LRT
	ドレスデン	1872	1,450	132.4			クリーブランド	1920	1,435	21.2	
	デュッセルドルフ	1876	1,435	146.1	Stadtbahn		ダラス	1996	1,435	32.0	LRT
	ジュイスブルク	1881	1,435	61.4			デンバー	1994	1,435	8.5	LRT
	エルフルト	1883	1,000	29.3			フォートワース	1963	1,435	1.1	
	エッセン	1893	1,000/1,435	73.7	Stadtbahn		ロスアンゼルス	1990	1,435	32.1	LRT
	フランクフルト・マイン	1872	1,435	121.4	Stadtbahn		ニューアーク	1935	1,435	6.8	
	フランクフルト・オーデル	1898	1,000	25.1			ニューオリンズ	1835	1,435/1,586	13.5	
	フライブルク	1901	1,000	20.1			フィラデルフィア	1905	1,581	56.0	
	ゲーラ	1892	1,000	14.0			ピッツバーグ	1891	1,580	36.1	
	ゴーリキー	1882	1,000	13.4			ポートランド	1986	1,435	23.9	LRT
	ゴータ	1894	1,000	25.3			サクラメント	1987	1,435	29.1	LRT
	ハルバーシュタット	1897	1,000	8.3			セントルイス	1993	1,435	28.8	LRT
	ハレ	1882	1,000	77.1			サンディエゴ	1981	1,435	55.2	LRT
	ハノーバー	1872	1,435	97.8	Stadtbahn		サンフランシスコ	1897	1,435	38.4	
	ハイデルベルク	1885	1,000	19.7			サンノゼ	1987	1,435	30.9	LRT
	イエナ	1901	1,000	12.4			シアトル	1897	1,435	3.0	
	カールスルーエ	1877	1,435	94.2	Stadtbahn		小計	19都市			507.7km
	カッセル	1877	1,435	40.4		合計	88都市			3,459.1km	
	ケルン	1877	1,435	142.2	Stadtbahn						
クレフェルト	1883	1,000	37.3								
ライプチヒ	1872	1,458	160.5								
ルードヴィクスハーフェン	1878	1,000	46.5								
マグデブルク	1877	1,435	55.7								
マインツ	1883	1,000	21.6								
マンハイム	1878	1,000	47.2								
OEG	1887	1,000	61.0								
ミュールハイム	1897	1,000/1,435	37.9	Stadtbahn							
ミュンヘン	1876	1,435	78.5								
ナウムブルク	1892	1,000	5.2								

備考欄：LRTとは1978年以降、新たに整備されたシステム
Stadtbahnとは1968年以降、既設の路面軌道を専用軌道化したシステム

出典：Light Rail in Europe 1995、1993 NORTH AMERICAN Light Rail Annual

表2 先進主要国の人口30万人以上の都市における軌道系公共交通の整備状況

1 ドイツ

都 市 名	市域人口 (人)	市域面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	軌道系公共交通の路線長 (km)				バスの 系統長 (km)	備 考
				Uバーン	LRT/TRAM	モノレール	Guidedbus		
1 ベルリン	3,454,200	889.11	3,885	142.1	176.2	—	—	1,757.0	
2 ハンブルク	1,675,200	755.33	2,218	98.0	計画中	—	—	763.0	TRAMは1978.10.1廃止
3 ミュンヘン	1,241,300	310.47	3,998	72.7	78.5	—	—	417.0	
4 ケルン	958,600	405.12	2,366	—	142.2	—	—	421.0	
5 フランクフルト・ マイン	660,800	248.35	2,661	—	121.4	—	—	290.0	
6 エッセン	627,800	210.35	2,985	—	73.7	—	8.9	303.0	
7 ドルトムント	600,700	280.23	2,144	—	73.3	—	—	447.0	
8 シュツットガルト	596,900	207.33	2,879	—	110.1	—	—	430.0	
9 デュッセルドルフ	577,400	216.99	2,661	—	146.1	—	—	1,021.0	
10 ブレーメン	553,200	326.72	1,693	—	56.4	—	—	527.0	
11 ジュイスブルク	538,300	232.83	2,312	—	61.4	—	—	284.3	
12 ハノーファー	520,900	204.07	2,553	—	97.8	—	—	409.0	
13 ライプチヒ	500,000	148.58	3,365	—	160.5	—	—	197.0	
14 ニュールンベルク	498,500	185.81	2,683	23.2	39.8	—	—	590.0	
15 ドレスデン	483,400	225.75	2,141	—	132.4	—	—	268.0	
16 ポツダム	399,800	145.40	2,750	—	*101.9	—	—	969.0	*ゲルゼンキルヘンを含む
17 ブッパータール	386,600	168.37	2,296	—	—	13.3	—	332.0	TRAMは1987.5.30廃止
18 ビーレフエルト	323,300	257.65	1,255	—	26.1	—	—	358.0	
19 マンハイム	316,900	144.95	2,186	—	47.2	—	—	163.0	
20 ハレ	301,000	135.07	2,228	—	77.1	—	—	210.0	注1参照

(注1)人口30万人以下では、38都市にLRT/TRAMがある。また、オーバーハウゼンで1996年6月2日にLRT(Mixed Bus & Tram)が開業し、1997年にはザールブリュッケンでカールスルーエ方式のLRTが開業する予定である。

2 フランス

都 市 名	市域人口 (人)	市域面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	軌道系公共交通の路線長 (km)				バスの系統長 (km)		備 考 (数字はLRTの 開業年月日)
				RER	地下鉄	LRT/TRAM	VAL	トロリーバス	バス	
1 パリ	9,318,821	2,377.25	3,920	114.0	201.4	9.1	7.2	—	2,771.0	1992.6.6開業
2 リヨン	1,262,223	817.50	1,544	—	25.5	—	—	54.0	1,463.0	
3 マルセイユ/ プロバンス	1,230,936	940.36	1,309	—	19.5	5.9	—	19.0	578.0	
4 リル	959,234	390.57	2,456	—	—	19.0	25.3	—	460.0	
5 ボルドー	696,364	821.18	848	—	—	計画中	計画中	—	964.0	
6 ツールーズ	650,336	618.19	1,052	—	—	—	9.7	—	598.0	
7 ニース	516,740	242.94	2,127	—	—	計画中	—	—	268.0	
8 ナント	496,078	459.33	1,080	—	—	26.7	—	—	405.0	1985.1.7開業
9 ツーロン	437,553	464.49	942	—	—	—	—	—	—	
10 グルノーブル	404,733	304.08	1,331	—	—	14.6	—	33.0	212.0	1987.9.5開業
11 ストラスブール	388,483	170.99	2,272	—	—	12.6	—	—	225.0	1994.11.26開業
12 ルアン	380,161	270.02	1,539	—	—	16.1	—	—	214.0	1994.12.17開業
13 バレンチーネ	338,392	448.20	755	—	—	計画中	—	—	—	
14 グラス/カンヌ/ アンティープ	335,647	341.45	983	—	—	—	—	—	—	
15 ナンシー	329,447	267.84	1,230	—	—	—	—	30.0	276.0	
16 ランス	323,174	268.19	1,205	—	—	—	—	—	—	
17 サンテチェンヌ	313,338	211.86	1,479	—	—	11.6	—	40.3	176.7	注2参照

(注2)人口30万人以下では4都市(クレールモンフェラン、モントペリエ、オルレアン、ツール)にLRTの計画がある。

表2 先進主要国の人口30万人以上の都市における軌道系公共交通の整備状況

3 イギリス

都 市 名	市域人口 (人)	市域面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	軌道系公共交通の路線長 (km)			バスの 系統長 (km)	備 考
				Subway	LRT/TRAM	ピープルムーヴァ		
1 ロンドン	6,803,100	1,680	4,049	394.0	21.3	—		1987.7.30 LRT開業
2 バーミンガム	994,500	208	4,781	—	工事中	*0.6	7,524	* 空港と駅を結ぶ(1984.8.7開業)
3 リーズ	706,300	164	4,307	—	計画中	—	2,700	
4 グラスゴー	687,600	167	4,117	10.4	計画中	—	1,713	
5 シェフィールド	520,300	184	2,828	—	30.5	—	980	1994.5.23 LRT開業
6 リバプール	474,500	113	4,199	—	計画中	—	651	
7 ブラッドフォード	468,700	103	4,550	—	—	—		
8 エジンバラ	438,800	136	3,226	—	計画中	—	1,370	
9 マンチェスター	432,600	110	3,933	—	32.0	—		1992.4.27 LRT開業
10 ブリストル	392,600	110	3,569	—	計画中	—	1,000	
11 カータリズ	381,200			—	—	—		
12 ウィラル	336,100			—	—	—		
13 クロイドン	317,200			—	工事中	—		
14 ウェイクフィールド	315,800			—	—	—		
15 ウィガン	310,500			—	—	—		
16 ダドリー	309,200			—	—	—		
17 コベントリイ	306,300	81	3,781	—	—	—		注3参照

(注3)人口30万人以下では2都市にLRT/TRAMがあり、計画中のLRTは2都市ある。

三 最近のライトレール整備事例と整備効果

前述したように、一九九〇年代に入ってから一〇〇%低床式電車の実用化に代表されるシステム面の技術革新と環境問題、高齢化社会への対応などにより、ライトレールの導入形態に変化が現れ始めている。例えば、道路空間内における軌道敷設場所も変わりつつある。一九七〇年代後半から八〇年代にかけては、自動車や歩行者と完全に分離された専用の軌道を道路上や地下・高架で敷設するのが主流であった。しかし、低床式電車の実用化が進むと、走行路建設に費用がかかる地下や高架方式よりは路面走行のほうが利用者の利便性と事業性を向上させることが明らかになった。このため、一九九〇年代に入ると都心部への自動車流入の抑制、バス網の再編成、パーク&ライドの拡充などTDM施策としての軌道系公共交通の整備では、低床式電車の特性を生かした路面走行式のライトレールが主流になりつつある。

表3は一九九〇年代のライトレール整備事例を示したものである。アメリカを別にすればほとんどが低床車を使ったライトレールである。導入空間も主要な道路や鉄道の中央駅との交差区間を除き、路面走行がほとんどである。このため、事業費も邦貨換算で概ね一〇億円〜二〇億円/km前後

表2 先進主要国の人口30万人以上の都市における軌道系公共交通の整備状況

4 アメリカ

都 市 名	市域人口 (人)	市域面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)	軌道系公共交通の路線長 (km)			バスの系統長 (km)		備 考
				地下鉄	LRT/TRAM	APM	トロリーバス	バ ス	
1 ニューヨーク	7,311,966	800.0	9,140	420.2	計画中	—	—	2,946.0	
2 ロサンゼルス	3,489,779	1,216.0	2,870	7.1	32.1	—	—	6,133.0	1990.7.14 LRT開業
3 シカゴ	2,768,483	589.0	4,700	173.0	計画中	—	—	1,713.0	
4 ヒューストン	1,690,180	1,398.0	1,209	—	計画中	—	—	1,569.0	
5 フィラデルフィア	1,552,572	350.0	4,436	64.3	56.0	—	34.0	2,302.0	
6 サンディエゴ	1,148,851	839.0	1,369	—	55.2	—	—	565.0	1981.7.26 LRT開業
7 ダラス	1,022,497	887.0	1,153	—	32.0	—	—	2,430.0	1996.6.14 LRT開業
8 フェニックス	1,012,230	1,008.0	930	—	—	—	—	2,070.0	
9 デトロイト	1,012,110	359.0	2,819	—	計画中	* 4.6	—	2,582.0	*ALRT
10 サンアントニオ	966,437	863.0	1,120	—	—	—	—	2,587.0	
11 サンノゼ	801,331	444.0	1,805	—	30.9	—	—	—	1987.12.11 LRT開業
12 インディアナポリス	746,538	937.0	797	—	計画中	—	—	1,377.0	
13 サンフランシスコ	728,921	121.0	6,024	115.0	38.4	—	158.0	625.0	
14 ボルチモア	726,096	209.0	3,474	22.4	36.2	—	—	2,286.0	1992.4.3 LRT開業
15 ジャクソンビル	661,177	1,945.0	340	—	—	* 1.0	—	936.0	*VAL
16 コロンバス	642,987	495.0	1,299	—	計画中	—	—	1,440.0	
17 ミルウォーキー	617,043	249.0	2,478	—	—	—	—	1,165.0	
18 メンフィス	610,275	663.0	920	—	—	—	—	1,238.0	
19 ワシントン DC	585,221	159.0	3,661	144.0	—	—	—	2,261.0	
20 ボストン	551,675	125.0	4,413	74.5	45.0	—	25.0	1,100.0	
21 エルバソ	543,813	636.0	855	—	—	—	—	—	
22 シアトル	519,598	217.0	2,394	—	3.0	* 1.6	112.6	3,133.0	*モノレール
23 クリーブランド	502,539	200.0	2,513	30.7	21.2	—	—	2,404.0	
24 ナッシュビル	495,012	1,226.0	404	—	—	—	—	1,092.0	
25 オースティン	492,329	564.0	873	—	計画中	—	—	884.0	
26 ニューオーリンズ	489,595	468.0	1,046	—	13.5	—	—	924.0	
27 デンバー	483,852	397.0	1,219	—	8.5	—	—	3,862.0	1994.10.7 LRT開業
28 フォートワース	454,430	728.0	624	—	1.1	—	—	570.0	
29 オクラホマ	453,995	1,575.0	288	—	計画中	—	—	1,764.0	
30 ポートランド	445,458	323.0	1,379	—	23.9	—	—	1,198.0	1986.9.8 LRT開業
31 ロングビーチ	438,771	130.0	3,375	—	ロスアンゼルスにふくむ	—	—	—	
32 カンザスシティ	431,553	807.0	535	—	計画中	—	—	1,323.0	
33 バージニアビーチ	417,061	643.0	649	—	—	—	—	—	
34 シャーロット	416,294	451.0	923	—	—	—	—	—	
35 トウソン	415,079	405.0	1,025	—	—	—	—	—	
36 アルバカーキ	398,492	342.0	1,165	—	—	—	—	—	
37 アトランタ	394,848	341.0	1,158	62.2	—	—	—	2,415.0	
38 セントルイス	383,733	160.0	2,398	—	28.8	—	—	3,631.0	1993.7.30 LRT開業
39 サクラメント	382,816	249.0	1,537	—	29.1	—	—	674.0	1987.3.12 LRT開業
40 フレスノ	376,130	257.0	1,464	—	—	—	—	—	
41 トルサ	375,307	475.0	790	—	—	—	—	—	
42 オークランド	373,219	145.0	2,574	—	—	—	—	—	
43 ホノルル	371,320	215.0	1,727	—	—	—	—	2,316.0	
44 マイアミ	367,016	92.0	3,989	33.0	—	* 3.0	—	1,184.0	*AGT
45 ビッツバーク	366,852	144.0	2,548	—	36.1	—	—	3,996.0	
46 シンシナチ	364,278	200.0	1,821	—	—	—	—	1,993.0	
47 ミネアポリス	362,696	142.0	2,554	—	計画中	—	—	2,139.0	
48 オマハ	339,671	261.0	1,301	—	—	—	—	491.0	
49 トレド	329,325	209.0	1,576	—	—	—	—	1,043.0	
50 パットファロー	323,284	105.0	3,079	—	9.9	—	—	2,121.0	1984.7.4 LRT開業
51 ウィチタフォールズ	311,746	140.0	2,227	—	—	—	—	—	

(注4) 人口30万人以下では1都市にLRT/TRAMがある。

出典：世界人口年鑑1993(国際連合)、JANE'SURBAN TRANSPORT SYSTEMS 1995/6、LIGHT RAIL REVIEW、LIGHT RAIL IN EUROPE 1995、1993 NORTH AMERICAN LIGHT RAIL ANNUAL

表3 欧米先進主要4か国における最近のライトレール整備事例

都市名 (国名)	人口 (万人)	線名又は区間	延長 (km)	軌間 (mm)	開業 年月日	建設主体	運営主体	建設費	ピーク時 運転間隔	表定速度 (km/h)	主な導入空間	車両
パリ (仏)	932	サンドニ線	9.1	1,435	1992.6.6	パリ運輸自治公社	パリ運輸自治公社	65,000万F	約5分	約19.0	路面/併用軌道	70%低床車
ロスアンゼルス (米)	349	ブルーライン &グリーンライン	73.0	1,435	1990.7.14	ロスアンゼルス都運輸委員会	南カリフォルニア高速交通部	878M US\$ (ブルーライン)	約6分	40.5 (ブルーライン)	都心部1kmは地下、他は主に新設軌道	普通高床車
ベルリン (独)	345	オスロービヨ ルンゾン	2.7	1,435	1996.10.14	ベルリン市交通局	ベルリン市交通局	6,100万DM	約3分	約20.0	路面/新設軌道	100%低床車
ダラス (米)	102	レッドライ ン&ブルーライ ン	32.0	1,435	1996.6.14	テキサス州旅客輸送局	ダラス地域高速交通部	843M US\$	約5分	34.8	シティーセンター4.8kmは地下、他は地上	普通高床車
シェフィールド (英)	52	3路線	30.5	1,435	1994.3.21	サウスヨークシャー旅客輸送公社	サウスヨークシャースーパーtram株式会社	24,000万ポ	約10分	約25.0	路面/併用軌道	30%低床車
マンチェスター (英)	43	3路線	30.9	1,435	1992.4.27	マンチェスター旅客輸送公社	マンチェスターメトロリンク株式会社	13,000万ポ	約5分	39.5	2.7kmは併用軌道、残り28.2kmは鉄道跡地	普通高床車
ストラスブール (仏)	39	A線	12.6	1,435	1994.11.26	ストラスブール市	ストラスブール交通会社	194,000万FF	約5分	21.8	路面/併用軌道 地下区間1.2km	100%低床車
ルアン (仏)	38	2路線	11.2	1,435	1994.12.17	ルアン市	ルアン市交通局	225,000万FF	約7分	19.3	路面/併用軌道 都心部と主要交差点は地下	70%低床車
オーバーハウゼン (独)	23	ウィリーブラ ントプラッツ ーヌアルグラ ード	8.2	1,000	1996.6.2	オーバーハウゼン市	オーバーハウゼン市企業局	25,000万DM	約10分	39.3	高架/バスとの共用走行路(高架橋の延長は7.2km)	70%低床車

表4 整備効果の例

都市名	輸送人員 (万人/日)	路線名又は区間	延長 (km)	輸送密度 (人/km・日)	備考
パリ	約5.5	サンドニ線	9.1	約6,040	輸送人員は1994年
ロスアンゼルス	約3.6	ブルーライン	32.1	約1,120	輸送人員は1994年
ダラス	約3.0	2路線	32.0	約950	輸送人員は1996年
マンチェスター	約3.7	3路線	30.9	約1,200	輸送人員は1994年
ストラスブール	約6	A線	12.6	約4,760	輸送人員は1996年、都心部への車の流入台数が減少('90:24万台⇨'95:20万台)
ルアン	約4.6	2路線	11.2	約4,100	1996年には公共交通利用者が30%上昇('94:3,500万人⇨'96:5,000万人)
オーバーハウゼン	不明	—	8.2	不明	1996年には公共交通利用者が50%上昇('93:9万人/日⇨'96:14万人/日)

である。

一方、整備目的は七〇年代の道路の渋滞対策から都心の活性化、高齢者や身障者の移動の確保、環境対策など多様化しつつある。また、整備効果を計るものとしては、従前従来の公共交通機関の利用者数の変化や一日当たりのライトレールの利用実績などがある。表4は表3の都市で利用状況のデータが得られた箇所を示したものである。

一般に欧米の軌道系公共交通機関の輸送密度は、我が国の五〇％～七〇％程度である。表4のなかでフランスの三都市の輸送密度は、相当健闘しているといえる。また、ストラスブール、ルアン、オーバーハウゼンなどでは都心部への車の流入量の減少や公共交通全体の利用増が明らかになっており、道路の渋滞緩和にも寄与している。こうした整備効果を増進させるためにはバイパスや環状道路の建設、駐車場の整備など道路整備も併せて進められていることはいうまでもない。

最後に、本稿作成にあたり、写真を提供頂いた(株)新潟鐵工所の大野部長と資料提供を頂いた共立女子大学の青木助教に感謝申し上げます。

(注)日本交通計画協会ライトレール研究会、清水建設(株)土木本部営業部課長

熊本市での低床車の導入

宮崎 輝昭

一 熊本市の沿革

熊本市は、明治三二年四月の市制施行当時、面積五・五五km²、人口四万二千余人であったが、平成三年の飽託郡四町合併をはじめとする一六次にわたる市域の拡大によって、面積は二六六・五km²、人口は約六六万人まで成長し、政令指定都市を除くと全国二番目の人口を持つに至った。さらに、平成八年四月には、「中核市」へ移行し、名実共に、九州の中央に位置する地方中核都市となった。その熊本市の中心に位置するのが熊本城である。熊本城は、天正一六年（一五八八年）熊本入りした加藤清正により、慶長六年（一六〇一年）から七年間かけて築城された。近代熊本の都市形態は、この加藤清正による熊本城を中心とした城下町の

建設に始まった。

明治に変わり、熊本は九州における政治・軍事の中心として各種の官庁が置かれていたが、明治一〇年の西南の役で、市街地は一面焼け野原となった。

その後、大正一〇年（一九二一年）周辺一カ町村を合併し、熊本市の基礎を固めた後、大正一三年（一九二四年）には、市電の開通、上水道施設、歩兵二三連隊移転等によって、都市の近代化、市街地の整備と拡大、電車通りに沿った都市軸の形成が図られた。

二 市電の沿革

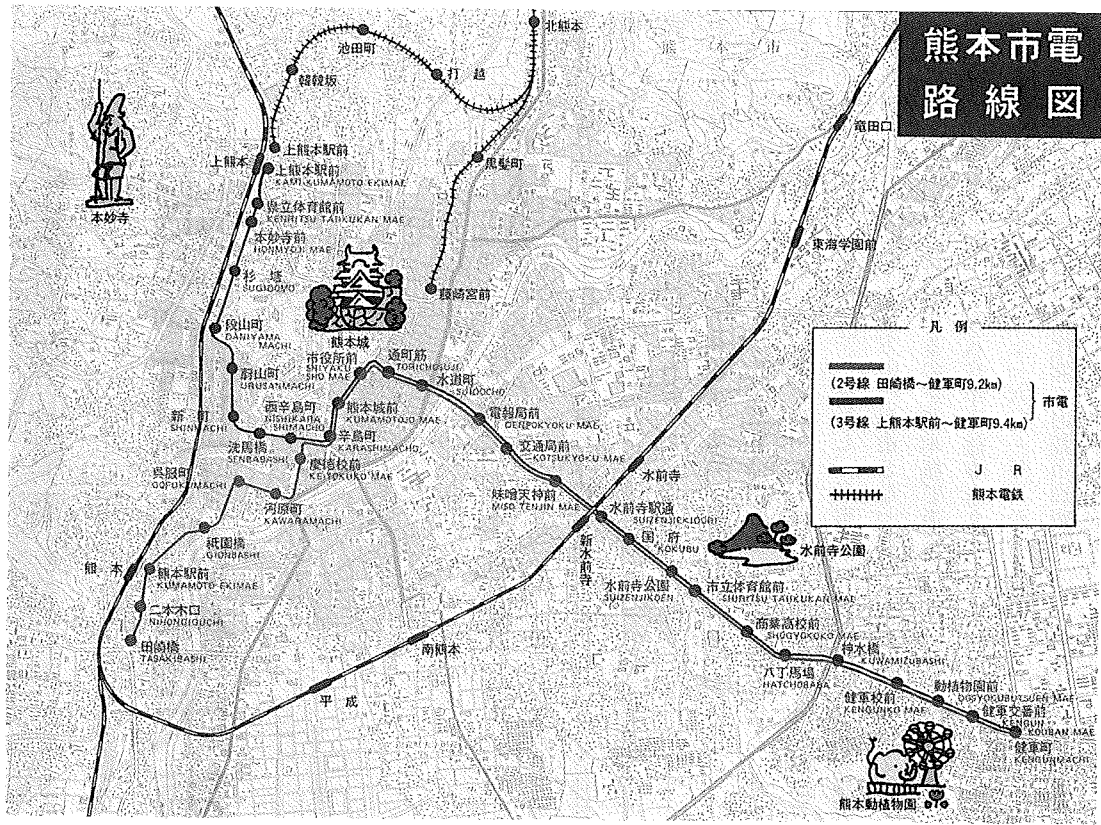
熊本市の路面電車は、大正一三年八月一日に、路線長として当時のマイル表示で四・三マイル、

キロに直すと約六・九km、系統数二、停留所数二四カ所、車両数二〇両で開業した。当時の一日当たりの乗客数は、三万九、〇〇〇人程であった。

その後、市電は都市交通の主役として順調に路線を伸ばしていき、昭和三八年には、路線長が二五・〇三六km、停留場数六八カ所、系統数七、車両数九〇両、年間乗客数四、四〇〇万人、一日当たり乗客数一一万六、〇〇〇人となった。

昭和四〇年代にはいと、全国的な自家用自動車台数の急激な増加で、乗客が減少し始め、さらに道路の拡充が追いつかず交通渋滞が始まると、一転して路面電車は都市交通の邪魔者扱いをされるようになった。そのため、不採算路線から次第に廃止され始め、昭和四七年に子飼橋線が廃止されるまでそれが続いた。現在残っている二路線に

熊本市電 路線図



ついても、昭和五四年（一九七九年）までには廃止する計画が出ていた。

しかし、昭和五一年に、市電の代替案として出されたモノレールの基幹交通の導入は財政上を始めとする諸問題から長期間かかること、それまでの暫定的な交通手段としてバス代替等を行ったときの交通渋滞の増加、昭和四八年一〇月の第一次オイルショックによるエネルギー問題、市民の路面電車存続の声等の理由により、市電廃止の見直しが行われ、昭和五四年には現在の二路線の存続が決まった。

三 現在の路線概要及び運輸成績

現在残っている路線は、二号線（田崎橋～熊本駅～辛島町～健軍町）が九・二km、三号線（上熊本駅前～辛島町～健軍町）が九・四kmで、総路線長は二二・一kmである。

熊本市を走るJR線は、鹿児島本線が市街地の西の端を南北に通っており、豊肥本線が南西方向から北東方向に中心部の南側を横切っている。市電の路線は、熊本市の西側にある熊本駅、上熊本駅の二駅から、熊本城、市役所のある中心街をとり、東部の住宅地へと至っている。

熊本市の人口中心は東側に偏っており、現在も東部、北部方面に人口増加が続いている。そのため、熊本駅、上熊本駅、水前寺駅でJRと結節し、東部の住宅地と中心市街地を結ぶ市電の路線は、熊本市の重要な東西交通軸を形成している。

平成八年度末の運輸成績については次の通りである。

- ・ 営業キロ 一一・一 km
- ・ 在籍車両数 単車 三八両
- 二車体連接車 四編成八両 貨車三両

- ・ 年間走行キロ 一、七八六千キロ
 - ・ 年間乗車人員 一〇、五〇九千人
- （一日平均二八、七九四人）



日本で初めてのVVVFインバータ電車

- ・運輸収入 一、三三三百万円
- ・使用電力量 四、九三二キロワット

四 路面電車の活性化

それまで廃止の方向で来た路面電車を活性化させるため次のような施策を行った。

- ・軌道敷内諸車乗り入れ禁止の措置（昭和四九～六三年）
- ・ラッシュ時に於ける二車体連接車の投入（昭和五一～五三年）
- ・路面電車では日本で初めての冷房電車の導入（昭和五四～五六年）

- ・電停上屋の設置（昭和五四年～）
- ・電車接近表示器の設置（昭和五五年～平成六年）
- ・軌条の重軌条化（昭和五五年～）
- ・運転本数の増強（昭和五六年～平成七年）
- ・日本で初めてのVVVFインバータ電車の導入（昭和五七年）

（昭和五七年）

- ・新車の投入（昭和五七年～）
- ・バス四社・電車共通回数券の発行（昭和五七年）
- ・電停の改良（昭和六三年～平成五年）
- ・終車時間の延長（昭和六三年～平成五年）
- ・運行管理システムの導入（平成元～三年）
- ・電停のスロープ化（平成二年～）
- ・一日乗車券の発行（平成四年）
- ・市電バス乗継定期・回数券の発行（平成七年）

以上のような施策を行った結果、平成元年度に乗客数が最低を記録してから、平成二年度以降、微増ながら乗客数は連続増加を続けている。その一番の要因として考えられるのは、昭和五四年から現在まで、数回行っている運行本数の増加が上げられる。現在、朝のラッシュ時の最多本数区間では、二分半ヘッドで運行し、待たずに乗れる電車を前面に出している。その他、交通渋滞の激化にともなうバスの定時制の悪化によって、東部の市電の終点では、バスから乗り換えるお客様が増えている。

五 低床車の導入

更なる活性化を図るため、平成二年、(株)日本交通計画協会の自主研究で、鉄道関連会社等二〇社が集まり発足したLRT研究会の紹介で、路面電車の活性化、高速軌道化について研究を始めたところ、ヨーロッパを始め世界各地で路面電車の高規格化されたLRTという交通システムが復活しており、このLRTが市電の将来の姿として一番最適ではないかと判断をした。

ヨーロッパ各地の都市交通は、自動車交通の増大に伴う排ガス・騒音による環境の悪化、交通渋滞による市街地の衰退等の経済的損失が深刻になつてきたため、電気を使用した鉄軌道系公共交通機関の整備と利用率のアップが急務となつた。

しかし、大都市以外では、地下鉄等の大量輸送機関の導入は、投資額の大きさや採算性の問題で無理であった。そのため、中量輸送機関として見直されてきたのが、それまで廃止され続けてきた路面電車である。

今までの路面電車は、表定速度が低い、輸送量が小さい、停留所と車両の段差が大きい等の欠点があった。その欠点を改善したのが、新しい交通システムとして位置づけられているLRTである。できる限り専用軌道化を図り、電車優先信号を導入して表定速度を上げ、三～六両編成にして輸送

量を上げていった。

もう一つの欠点である停留所と車両の段差については、停留場の高さを上げるか、車両の床を低くするか、二通りの方向で改善されていった。一九八四年、スイスのジュネーブにおいて、一部を低床化した二車体連接車が初めて登場した。その後、一九八七年にフランスのグルノーブルで路面電車がLRTとして復活し、成功を収めた。そのとき導入されたのが、スタイルも洗練され、客室の七〇%が低床の三車体連接車である。

しかし、後乗りにしろ、前乗りにしろ、必ず運



100%低床車 ストラスブール (フランス)

転士の横を通らなければならない日本の路面電車の運賃収受システムでは、室内にも段差がない一〇〇%の低床車両でないこと導入意義が半減するため、一〇〇%低床電車の導入について検討を始めた。

最初、日本のメーカーへ開発の可能性について打診を行なったが、その回答は、投資額に比較して日本の路面電車の車両数が少ないので、開発は難しいとのことであった。そのため、国内での一〇〇%低床車の開発は、諦めざるを得なかった。

平成五年、(株)新潟鐵工所とドイツの車両メーカーであるAEG (現ADトランス) が業務提携を行い、新潟鐵工所が日本向けの車体の設計変更と車体製作、ぎ装・組立工事を行い、台車と電機品はAEGが供給する一〇〇%低床電車の提案が出された。

当時、建設省・運輸省でもLRTについて研究をされ、今後の地方中核都市の都市内交通としてLRTも候補に上げられるという考えを持たれているときであったので、それが追い風となり、この低床電車を日本で走行させることができる見通しが立った。そこで、平成八年六月新潟鐵工所と車両の製造契約を結んだ。

六 低床車の概要

基本的な車両構造は、ドイツで走行している車両の仕様をそのまま使用し、日本向けには次項で

述べるような設計変更を行っている。

(1) ドイツ仕様の車両概要

① 性能

- | | |
|----------|---------|
| a 加速度 | 一・三 m/s |
| b 常用減速度 | 一・三 m/s |
| c 非常減速度 | 二・七 m/s |
| d 最高速度 | 七〇 km/h |
| e 最小回転半径 | 一八 m |



100%低床車 ブレーメン (ドイツ)

f 標準登坂力 八〇%

② 車体

前端部ないしは後端部、中間部、連結部の三種類のモジュール構造であり、この組み合わせにより二〜四車体連接車が可能である。

③ 台車

車体重量の軽減と、急曲線での車体偏倚量を小さくするため、一車体一台車方式である。この方式はドイツで二〇年以上前から使用されており、低床にするために特別に開発された方式ではない。

揺れ装置は、ボスタルレスで、枕ばね、軸ばねはゴムばねを使用している。

車輪は、タイヤとボスの間にゴムを挟み込み、ボルトナットで締め付けた弾性車輪を使用している。

④ ブレーキ装置

ブレーキの種類は回生・発電併用電気ブレーキ、ばね作用油圧弛めディスクブレーキ、トラックブレーキの三種類である。

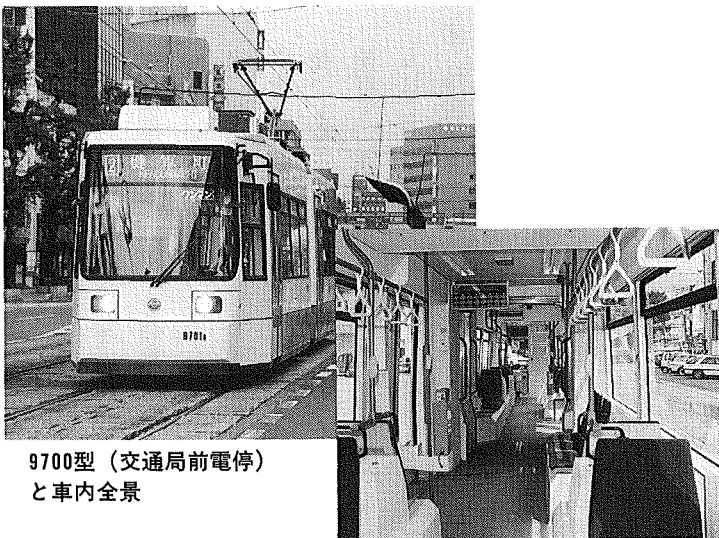
回生・発電併用電気ブレーキは、架線電圧が六六〇V〜七二〇V（調整可能）までは回生をし、それ以上になると発電に切り換わる。

ばね作用油圧弛めディスクブレーキは、ブレーキシリンダー本体は主電動機横、ディスクは主電動機軸端に取り付けられている。制

動時は、ばね圧でシリンダーを押し、パッドでディスクを挟み込む。弛めるときは、ばね圧以上の油圧でシリンダーを押し戻しパッドを弛める。

トラックブレーキは、台車左右の動輪と従輪の間に配置してあり、二四Vバッテリーから供給される電流で電磁石となり、レールに吸着する。

常用ブレーキは、速度五km/hまでは電気



9700型（交通局前電停）と車内全景

⑤ 主回路・制御回路

主電動機は、出力一〇〇kWの三相交流非同期電動機で、車体中央よりの座席下に装架され、一車体に一個ついている。

制御装置は、空冷式IGBT周波数変換装置DASU5を使用した、二レベルVVVF原理で作動するパルスインバータで、インバータ一モータ方式である。

主幹制御器は、バー型のワンハンドルで、力行は手前、ブレーキは先へ倒す。上部にはデッドマン機能用のボールが付いており、押すことによってデッドマン機能を殺すようになっている。

(2) 熊本での設計変更点

① 熊本で使用する場合の車両性能

- a 加速度 二・五km/h
- b 常用減速度 四・六km/h
- c 非常減速度 五・〇km/h
- d 最高速度 四〇km/h
- e 最小回転半径 三一・二九m
- f 最急勾配 四六・五%

② 車体

電停の長さ、ワンマン運転を考慮して、車両編成としては二車体連接車を採用した。二車体車の製作は始めてであったが、基本的にはモジュール設計であるので、問題はなかった。しかし、屋根上面積が少なくなるため、機器配置の工夫が必要であった。

ドイツで標準の座席配置は、二人掛けと一人掛けのクロスシートが左右のタイヤハウスの上にあるが、二人掛けシートを一人掛けシートとし、そのかわりシートの幅を標準より一〇〇mm程度大きくして、ゆったりとした座席となっている。

扉は、前方扉を降り口、中間扉をツーマン時には乗降口、ワンマン時には乗り口とした。ドイツでの車両は右側通行のため、運転席機器の左右を入れ替え、右側に主幹制御器がくるようにした。



交通局前電停の乗降風景

電停の高さ 180mm
入口高さ 300mm
差 120mm

③ ブレーキ装置

欧米では車内転倒事故より車外での衝突を避けるため、約一〇km/h/sという高減速度を標準としている。そのため、トラックブレーキの装備が義務づけられている。日本では、車内転倒事故の回避も重要であるので、欧米ほどの高減速度の採用はされていない。従って非常ブレーキでもトラックブレーキを使わず、保安ブレーキとしてのみ使用するようにした。

④ 冷房装置

ドイツでの標準は、運転席のエアコンと、客室用の換気装置であったので、日本向けに換気装置のスペースに冷房装置の室外機を取り付け、室内機は直吹き出しの露出型を採用した。

七 これからの路面電車

現在、建設省・運輸省・国土庁等の国を始め、路面電車の残っている都市の都市計画部門、路面電車事業者等、いろいろな場所でLRTを含めた路面電車の役割が研究されており、地方中核都市においてのみならず、大都市においてもその有効性が認識され始めている。

熊本においても、九州地方建設局・九州運輸局・熊本県・熊本市・交通事業者・学識経験者等から

なる「熊本市圏公共交通検討専門委員会」が、平成九年三月にまとめた報告書の中に、熊本市圏交通における路面電車の役割が記載されている。その中で、熊本市圏の将来的な基幹交通としては、LRTがガイドウェイバスが有効であるとされ、路面電車については、電停間隔の見直しや電車優先信号の導入等により表定速度を上げ、超低床電車の導入でバリアフリーを実現していく等、順次グレードアップを図っていくことが望ましいと報告された。

しかし、それらを実現していくためには、各事業者が現在まで行なってきた路面電車の活性化方策だけでは不可能である。国、県、市等の財政的支援の強化、セルフチケット制の導入等の運賃制度の見直しによる利便性の向上、市中心部への自動車乗り入れ禁止やトランジットモールの形成等の行政レベルでの自動車交通の抑制、バスのライダー機能強化のためのバス網の再編等を行ない、軌道系公共交通を基幹交通とした都市交通を考えたいかなければならない。

最後に、超低床電車の営業運転は、八月二日から、平日で二号线を一日五〜七往復、三号线を二往復運行予定しているが、市民の皆様は路面電車の良さを理解していただき、市電が熊本の基幹交通としてより一層発展することを願っている。

(熊本市交通局電車課技術主幹)

路面電車の活性化方策

中尾 正俊

はじめに

日本の路面電車は、明治二八年二月一日京都電気鉄道(株)によって、初めて営業を開始して以来、今年で一〇三年目を迎えた。

戦後の最盛期には、五五都市に総営業キロ数約一、四〇〇km、旅客輸送人員約二六億人／年の事業規模を有したが、昭和三〇年代後半からの事業規模縮小により、現在では二〇都市、総営業キロ数約二四八km、旅客輸送人員約二・四億人／年まで減少している(本誌2ページ図1・2参照)。

路面電車は、利便性や経済性に優れ、排気ガスによる環境汚染もなく、有効な都市交通手段にもかかわらず、根幹であるインフラ部分の整備において、唯一公的機関からの支援がなく、民間事業

者自らによる管理・運営になっている。

現在、都市交通機関としてのサービス水準を高めるために、懸命の活性化対策を実施しているが、自助努力による活性化には限界があり、その経営環境は相当厳しいのが現状である。ここに、現在の路面電車の現状と活性化方策を紹介したい。

一 日本の路面電車の推移と現状

現在の路面電車の事業者数は、公営五局、民営一五社の合わせて二〇事業者となっている。昭和四四年から五三年にかけて、事業規模の大きな六都市(東京・大阪・名古屋・京都・横浜・神戸)の公営路面電車が東京都交通局の荒川線を除いてすべて廃止されたため、現在の事業者は民営が多くを占める状況になっている。

このようななか、昭和五八年(一九八三年)一

〇月には、全国路面軌道連絡協議会(略称「全軌協」)を発足させ、年一回の総会(経営者会議)や土木電気部会、運転車両部会、専門委員会等の活動を通じて路面電車の経営や維持管理、活性化対策などの諸問題を協議しているところであり、この一〇年間サービス水準を向上させるために、新造車両の製作、車両の冷房化、電停の美装化、上屋や安全柵の設置、電車ロケーションシステムの導入、電車接近表示器の設置、平面電停の島状化、運行回数増加など厳しい経営環境の中で、数々の活性化施策を実施してきているところである。

このような積極的な活性化対策を実施している路線では、利用客が増加してくるなど効果が表れてきているように思われる。しかし、全般的に見

表1 事業規模の比較

年 度	事 業 者 数 (局社)	営 業 キロ数 (km)	旅 客 輸送人員 (千人/年)	車両数 (両)
昭和61年度('85)	20	268.8	257,991	891
平成7年度('95)	19	244.4	229,711	792

表2 最近の路線廃止一覧

廃止年月	事 業 者 名	廃止延長(km)
昭和60年9月	鹿児島市交通局	6.22
平成4年3月	新潟交通(株) 軌道線	2.2
4年4月	函館市交通局	6.6
4年10月	西日本鉄道(株) 北九州線	12.7

ると、①道路事情によっては、軌道敷地内への自動車乗り入れで電車運行の定時性が保てない、②平面電停の島状化が出来ずに利用客の安全性が保てない、③軌道改修の修繕費がかさむために乗り心地の改善が進まないなど、なかなか活性化が進展しない状況にある。ちなみに、最近一〇年間の全軌協加入事業者の事業推移は表1に示すとおりであり、全軌協発足後の不採算路線の整理・統合の状況は表2に示すとおりである。

一方、この一〇年間、欧米では道路渋滞による環境汚染や都心部の衰退対策として、路面電車の新設や復活を検討し、実現している状況を見るにつけ、我が国の状況とは格段の違いを感じざるをえない。

二 路面電車存続のため取り組んできた施策

- ① 利用促進のための施策
- 路面電車運行状況表示装置の導入
- 路面電車の運行状況を把握して運行の適正



写真1 広島電鉄(株)の電車接近表示器(上)と路面電車運行状況表示装置(電車ロケーション)(右)



- ② 電停の整備
- 平面電停の島状化、島式電停の美装化、電停上屋の設置、電停安全柵設置等電停の整備を促進し、利用者の安全とサービスの向上を図っている(写真1)。
- 化を図るとともに、利用者へは行先別の電車の接近を知らせて電車待ちのイライラを解消するため、運行状況表示装置(電車ロケーション)を導入して、サービスの向上を図っている(写真1)。



写真2 スロープ、上屋、柵、電車接近表示器を設備した電停

平面電停の島状化、島式電停の美装化、電停上屋の設置、電停安全柵設置等電停の整備を促進し、利用者の安全とサービスの向上を図っている(写真2)。

③ 車両の冷房化

時代のニーズに合わせて車両の冷房化を図り、利用者へのサービス向上に努めている。

④ 新造車両の導入

省エネ、低振動、低騒音で乗り心地の良い新造車両を導入し、快適なサービスの向上を図っている(写真3)。

⑤ 鉄・軌道直通相互乗り入れ

広島電鉄(株)や名古屋鉄道(株)では、市内線と郊外線を直通で乗り入れたことにより、乗り換えの不便が解消したと好評で利用客の増加につながっている(写真4)。



写真3 岡山電気軌道(株)の新型車両と女性運転士

⑥ ユニーク車両の導入

広島電鉄(株)では、昭和四〇〜五〇年代にかけて、ワンマン化を実施するべく、国内の他都市の大型車両や、ドイツより三両連接車等を譲り受けて運行させたところ、動く交通博物館といわれ、路面電車ブームの呼び水となり、市民に親しまれるようになった(写真5)。

最近では、土佐電気鉄道(株)が、ポルトガル、オランダ、ノルウェー、オーストリア、ドイツ等世界の路面電車を集めて運行しており、人気を博している。

⑦ イベント電車の運行

ビール電車、カラオケ電車、七夕電車、風鈴電車、クリスマス電車、ダイナー電車等各社独自のイベント電車の運行をして、電車への親しみや楽しさを提供して、地域に密着した路面電車づくりに努力した結果、路面電車を初めて利用したが、とても楽しくてよかったと、お客様に評判も良く、利用客の増加につながっている。



写真4 鉄道区間に乗り入れ、宮島に向かう広島電鉄(株)の3両連接路面電車



写真5 広島電鉄(株)のドイツ・ドルトムント市の3両連接路面電車



写真6 広島市内の軌道敷内自動車乗り入れ禁止状況

(2) 走行環境改善のための整備

① 軌道敷内自動車の乗り入れ禁止

軌道敷内に自動車が進出して、路面電車の運行効率を低下させていたので、軌道敷内自動車乗り入れ禁止措置を公安委員会が実施して以来、定時運行が回復され利用者が増加し、再び信頼される都市交通機関として見直されてきた(写真6)。

② 交差点軌道敷内停止禁止ゾーンの設置

交差点の軌道敷内で、右折自動車が停止し

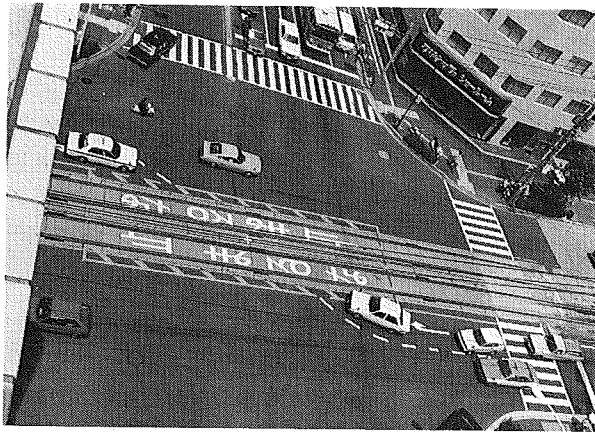


写真7 広島市内の交差点軌道敷内停止禁止ゾーン

て路面電車運行の障害となっていたので、右折車を軌道敷外で待機させる道路表示を実施以来、スムーズな運行と、自動車との事故防止に寄与している(写真7)。

③ 電車優先信号

交通信号が電車の運行を感知すると、青信号を通常より長く持続させ、電車の運行をスムーズにさせる電車優先信号化の実施以後、電車運行の効率アップにつながっている。

三 二一世紀に向けた路面電車の活性化 方策

利用者に便利な公共交通機関とすることが、自動車依存社会から公共交通機関利用につながる近道である。

二一世紀に向けた新しいまちづくりを計画する際には、新しいシステムの乗り降りしやすい快適な路面電車の導入と、既存都市交通の走行環境や施設改善を図り、交通ネットワークの拡充と、交通結節点の整備を充実させるなど、活性化を図ることが最も大切と思われる。われわれ軌道事業者が望む、その具体的活性化方策は次のとおりである。

(1) まちづくりからの活性化方策

① 支援制度の確立

都市交通機関の選択肢に路面電車を新しい交通システムとして位置付け、支援制度の確立を図る。

② 軌道の新設・延伸・移設で再編成

都市開発を進める際には、既存の交通ネットワークを再検討し、軌道の新設・延伸・移設等、思い切った交通網の再編成を行い、利用者の利便を向上させ、まちの活性化を図る。

③ 便利な交通結節点のアクセス

交通結節点はできるだけ歩行距離を短くし

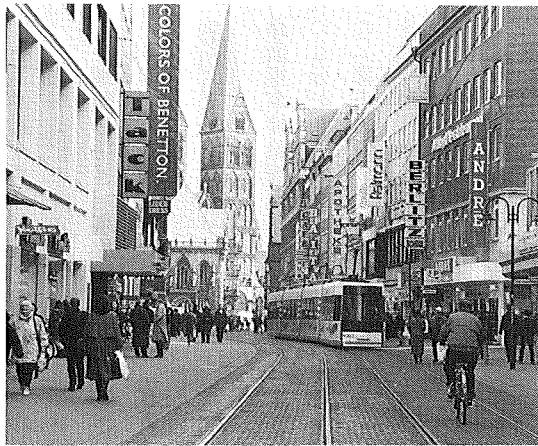


写真8 ドイツ・ボン市内のトランジットモール
(大野眞一氏提供)

て容易に乗り換えができるようにする。例えばJR駅前に乗り入れたら、同一ホームでバスに乗り換えができるなど便利なアクセスとし、設備も動く歩道、エスカレーター等を充実させ、極力バリアフリー化を図って、人によさしく・便利な結節点とする。

④ 都心のトランジットモール化

都心にゆとりと潤いと憩いを創造するトランジットモール化が欧米では盛んである。まことにぎわいを取り戻す商業化の切り札として、日本においても導入が期待される(写真8)。

(2) 設備面から見た活性化方策

① 電停のグレイドアップ化

○ 幅員一・五m以上

車椅子、乳母車等の対応や公衆電話、切符・カード自販機、簡易ベンチ等の設置スペース確保のため必要。

○ 長さ三〇m

電車二両分及び三両連接車対応のため必要。

○ 高さ三〇cm

低床車両のステップ高さと同等として、車椅子が介添者なしで自力で乗り込める高さが必要。

○ その他

- ・ 旅客上屋は停留所全面とする。背板は自動車の視界を妨げないよう透明強化ガラス、降雪地域では電停にシールドを設置する。
- ・ 車椅子、乳母車等移動制約者のため、出入口はスロープ化し、お年寄り向けに手摺を設置する。
- ・ 電停床面は明るい雰囲気の出るノンスリップ系タイルやレンガ貼りとする。
- ・ 上屋照明は電停の視認性の向上に役立つので、上屋全面に取り付ける。
- ・ 停留所名、路線案内図、始終発時刻表、電停付近の公立機関、名所、旧蹟案内図、お



写真9 長崎電気軌道株のセンターポール

知らせ等情報案内板を設置する。

・ 時計、電車接近表示器や一斉放送用スピーカー、緊急連絡用の電話機等を設置する。

・ 公衆電話、切符・カード自販機を設置するとともに、お年寄りや病弱者用に簡易腰掛けベンチを取り付ける。

・ 起終点の駅舎を、都市景観を配慮したスマートで洒落たデザインとする。

② センターポール化

・ 都市景観を損ねるような太い柱とせず、スマートで余り目立たず、都市美に応じたシ

ンプルな電車柱とする。

・電車柱と電車柱間の分離帯を花壇にすれば、都市美化に役立つと共に、自動車の乱らな横断を防ぎ、事故防止や運行阻害が少なくなり、速達性向上にもなる（写真9）。

おわりに

路面電車は路面を走行するため、旅行者や外国人にも分かりやすく、今ではそれぞれの特徴をもった「都市の顔」として活躍している。

また、運行回数も多く数分間隔で運行しているので、待たずに乗れ、電停には「どこ行きの電車がきます」と表示されるなど、便利で安心して乗れる交通機関となっている。

他の交通機関と比べても、高齢化社会を迎える都市の交通として、地下鉄や新交通の階段のように上がったたり、下がったりが苦痛でなく、お年寄りにも適している。また、自動車のように排気ガス公害も無く、今や便利で人や環境にやさしい乗り物の代名詞ともなっている。このため、全国各地で路面電車の愛好団体が発足し、地域に密着した路面電車の支援活動がなされている。路面電車サミットや六月一〇日を路面電車の日と制定しているなどがその例で、市民と一緒に路面電車まつりを行うなど、すっかり市民に愛され親しまれており、ようやく路面電車も市民権を得た乗

り物となったと言えよう。

しかし、日本の路面電車は二〇事業者中、黒字は六社のみであり、いずれも苦しい経営を余儀なくされており、体力的にも十分でない。活性化のための思い切った設備投資は困難な状況にあるが、利用者離れを食い止めるため、新造車両の購入や、車両の冷房化、電停上屋の整備等、利用者へのサービス向上のための投資は、精一杯やっているのが現状である。

ようやく日本においても、全国各地で市民や愛好団体による支援活動も活発になっており、また、欧米諸国でも復活してきているなど、まさに、人と環境にやさしい路面電車（LRT）の時代が近づいているのではないだろうか。

今後共、関係各位の絶大なるご理解と、温かいご支援を心から願うものである。

（全国路面軌道連絡協議会専務理事・
広島電鉄㈱取締役電車部長）



道路審議会建議

「道路政策変革への提言

「より高い社会的価値をめざして」の概要(2)

道路局企画課道路経済調査室

提言のポイントは

本提言は21世紀に求められる新しい政策像を具
体化したもので、特筆すべきは次の点。

- ① 国民と徹底した対話を行う国民参加型の新しい方法（パブリック・インボルブメント方式）を採用。
- ② 道路政策の基本的考え方を「供給量から社会的価値へ」と転換し、「戦略的施策展開」の方法を提示。
- ③ 「評価システムの導入」等による効率的で透明な政策の進め方を提示。

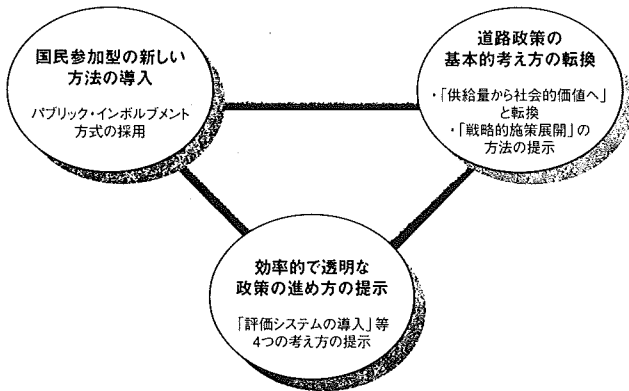


図1 提言のポイント

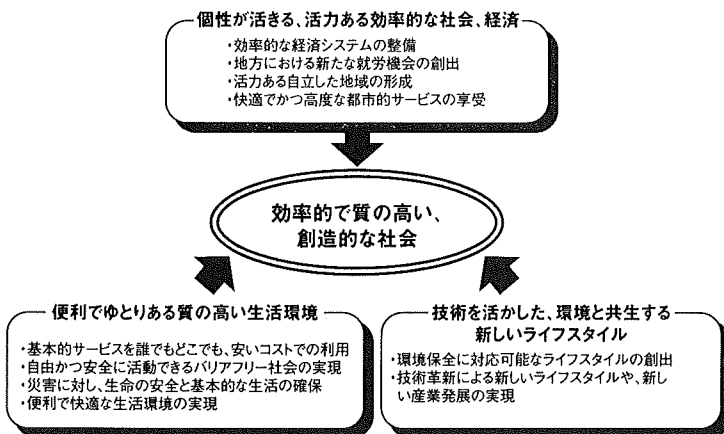


図2 「効率的で質の高い、創造的な社会」の実現

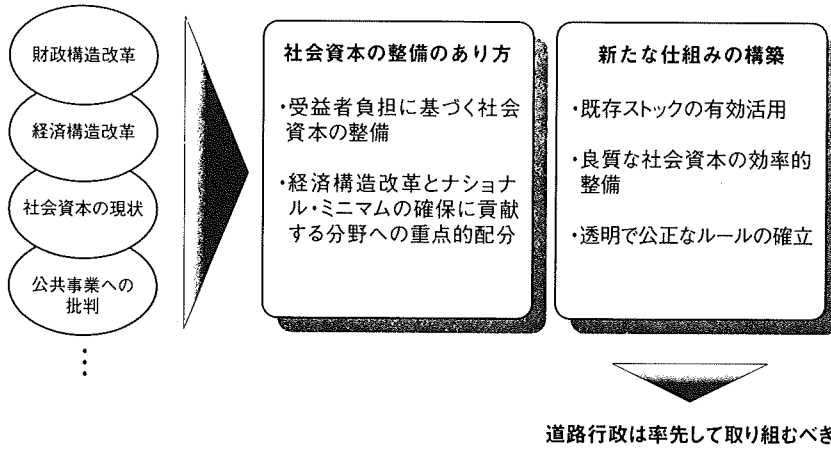


図3 社会資本整備に求められる新たな仕組み

米国政府の財政赤字は1992年度の2900億ドル(対GDP比4.7%)から1996年度の1070億ドル(対GDP比1.4%)まで減少している。このように歳出カットを伴う厳しい財政事情の中でも、公的資本形成(Ig)の伸びではGDPの伸びを上回っている。

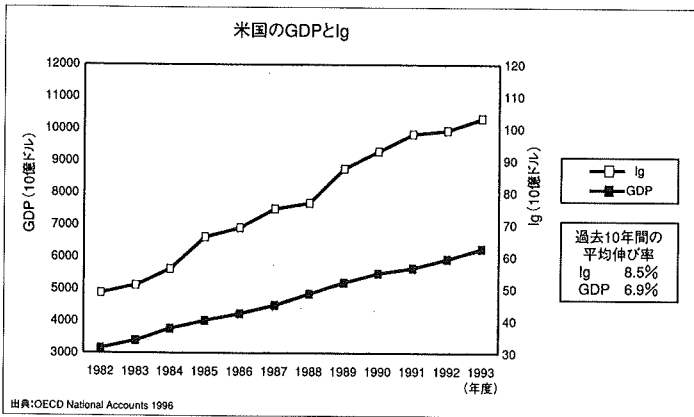


図4 米国での財政再建への取り組み

計画の目標

- ・安全の最優先
- ・米国の再建
- ・新たな投資方を活用し投資拡大
- ・米国の国際競争力強化
- ・環境の保全
- ・技術を活用した交通円滑化
- ・都市コミュニティ強化、地方部の支援
- ・雇用創出、就業の機会拡大

	新交通計画	旧計画	倍率
計画期間	1998~2003	1992~1997	
計画額	1,743億ドル	1,553億ドル	

(注)・政府法案(1997年3月12日国会提出)の投資額である。
・投資額は連邦政府のみであり、地方政府(州、市など)を含めた総投資額は連邦政府の5倍程度、9千億ドル程度と推計される。

図5 NEXTEA (政府案)
(National Economic Crossroads Transportation Efficiency Act
: 次期交通整備法案)

I 21世紀を展望して

① 個性が活きる、活力ある効率的な社会、経済
「21世紀のビジョン」効率的で質の高い、創造的な社会の実現

2 ビジョン実現のために、社会資本整備に求められる新たな仕組み

・財政事情の厳しい今こそ、受益者負担原則に基づく社会資本整備が重要。

② 便利でゆとりある質の高い生活環境
③ 技術を活かした、環境と共生する新しいライフスタイル

・経済構造改革とナショナル・ミニマムの確保に貢献する分野への重点配分が必要。
・社会資本整備において、

① 既存ストックの有効活用
② 良質な社会資本の効率的な整備
③ 透明で公正なルールの確立

の新たな仕組みが求められる。
・公共事業に対する批判を真摯に受け止め、道路行政が率先して取り組むべき。

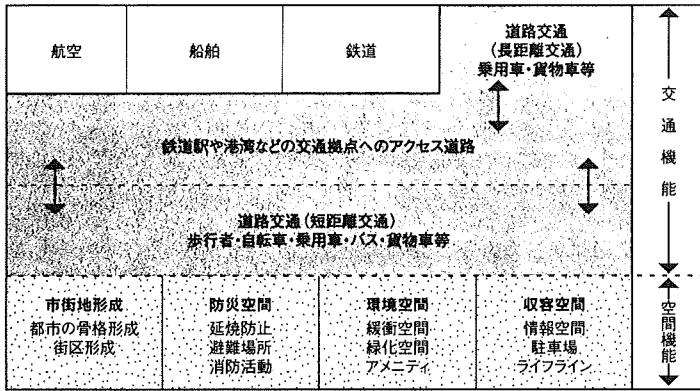


図6 道路の役割と機能

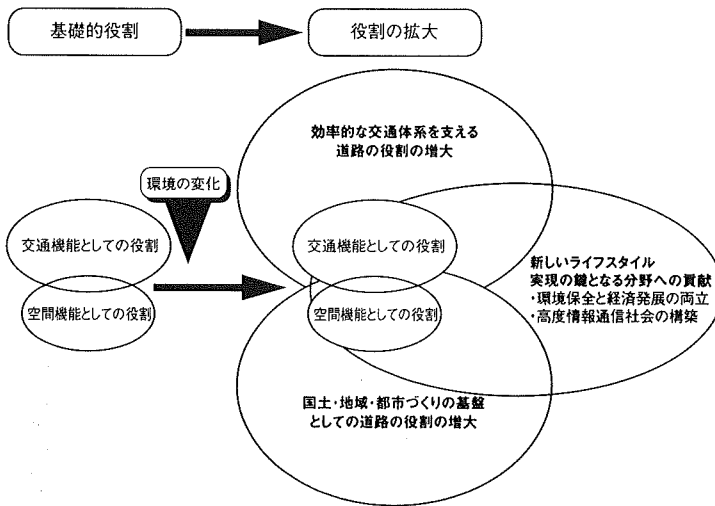
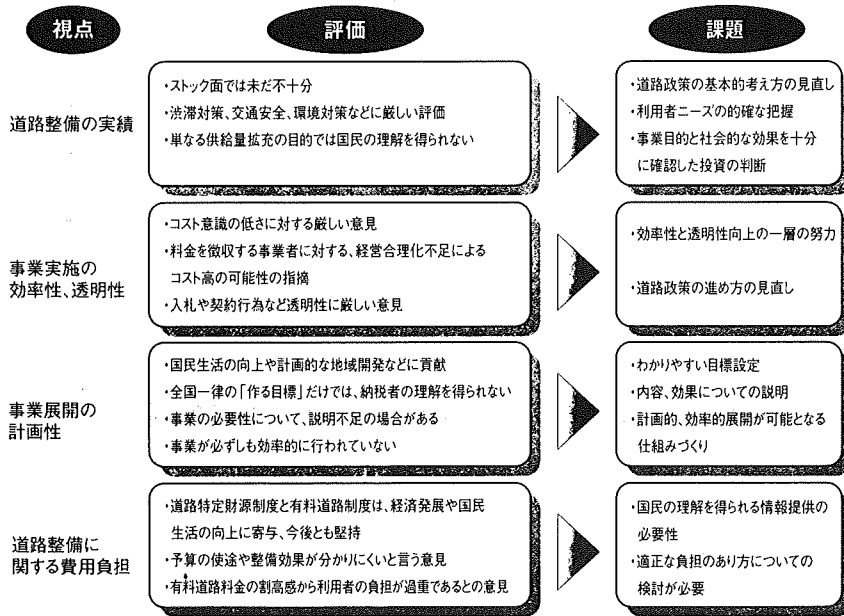


図7 道路の役割の再確認



道路政策の評価・・・各種の世論調査、「ボイス・レポート」、「中間とりまとめ」等の結果を参考に道路審議会が評価

図8 これまでの道路政策の評価と今後の課題

II 道路政策の課題

1 道路の役割の再確認

・道路は国土、地域、都市を支えるとともに、土地利用を誘導する総合的なインフラ。
国民生活や経済活動の安全の保障という側面や人の視点にたった整備が必要。

・道路は様々な交通機関を総合的な体系へと統合する基盤としての役割が重要。
輸送の効率化のため相互の連携を確保・改善、公共交通機関の利用促進を支援。

・環境保全や資源の有効利用、高度情報通信社会の構築

会の構築支援も重要な要素。

2 これまでの道路政策の評価と課題

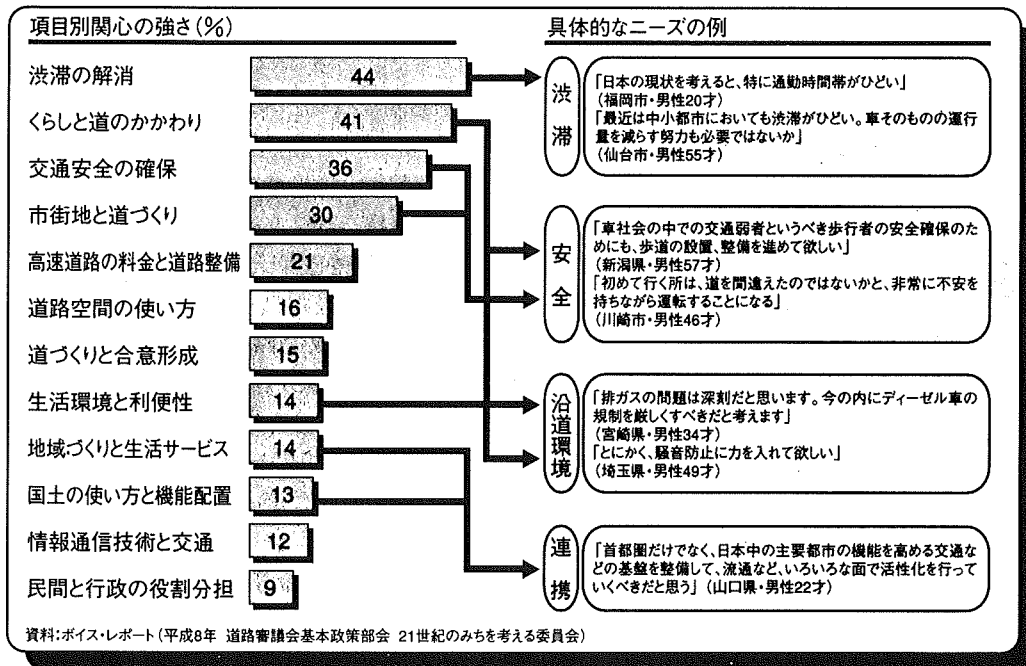
・道路整備は依然必要であるが、ソフト施策への取り組み等も一層の対応が必要。

・道路政策の目的の見直し、国民のニーズの把握、社会的な効果の確認等が必要。
 ・投資の重点化、情報公開の推進等効率性、透明性の向上に対する取り組みが必要。

順位	都道府県の回答	市町村の回答
1	高速道路などの高規格幹線道路の整備	廃棄物処理施設の整備
2	廃棄物処理施設の整備	地方道の整備
3	地方道の整備	市街化区域で行う公共下水道の整備
4	歩道、交差点改良、駐車場整備など交通安全施設の整備	道路改築、土地区画整理など街路整備
5	水質浄化、緑地整備など河川環境整備	街並み、まちづくりの支援
6	流域下水道(市町村をまたがる大規模な下水道)の整備	歩道、交差点改良、駐車場整備など交通安全施設の整備
7	一般国道の整備	高速道路など高規格幹線道路の整備
8	市街化区域で行う公共下水道の整備	水質浄化、緑地整備など河川環境整備
9	浸水被害の解消対策などの都市河川の改修、堤防整備	洪水などから国民を守るための河川改修、堤防整備
10	都市鉄道、幹線鉄道の整備	流域下水道(市町村をまたがる大規模な下水道)の整備

資料:公共事業費に関するアンケート調査(平成9年 財政構造改革会議企画委員会)

図9 予算配分を増やすべき事業(55項目のうち上位10項目)



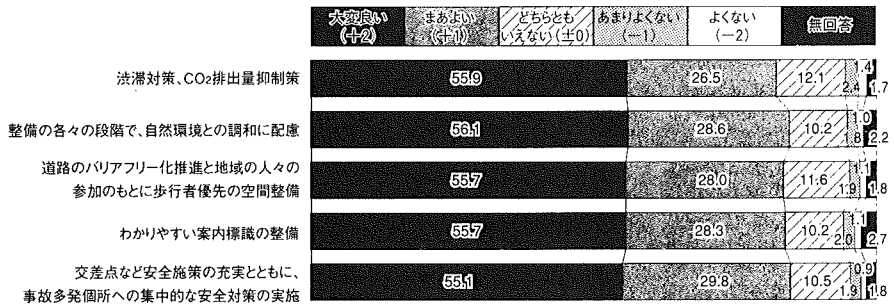
資料:ボイス・レポート(平成8年 道路審議会基本政策部会 21世紀のみちを考える委員会)

図10 国民の道路に対するニーズ

・わかりやすい目標設定、事業効果等の説明、計画的、効率的な事業展開が必要。

・道路整備特定財源制度の堅持が必要。その際、十分な情報提供と幅広い検討が必要。

全国的にニーズが高い施策（「大変よい」「まあよい」の合計が80%を超えているものから抽出）



都市部と地方部でのニーズの差が顕在化している施策

（「大変よい」で6ポイント、「大変よい」、「まあよい」の合計が4ポイント以上差があるものから抽出）

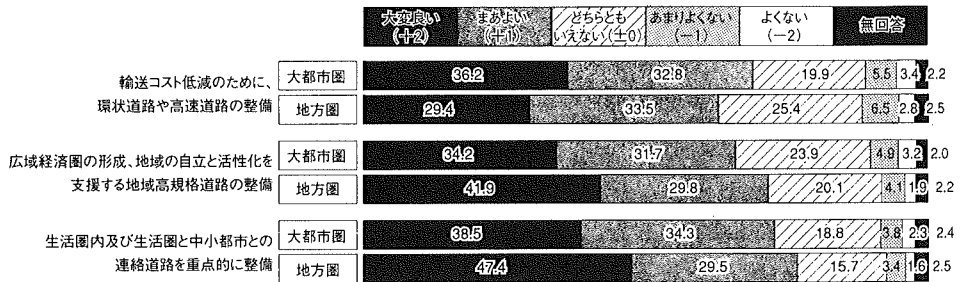


図11 「中間とりまとめ」での評価

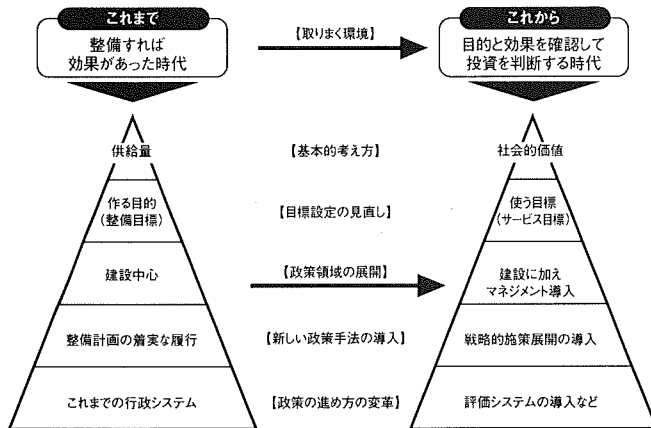


図12 今後のめざすべき方向

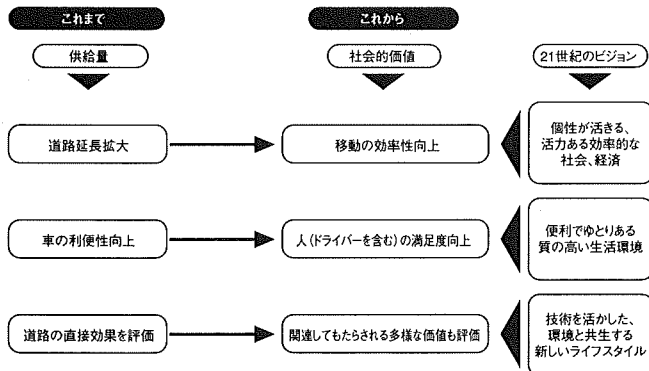


図13 基本的考え方～供給量から社会的価値へ～

III 道路政策のめざすべき方向

1 基本的方向の転換

- 「キヤッチアップ」を目標として整備すれば効果があった時代」から「事業目的と社会的な効果を十分確認して投資を判断する時代」へ移行したと認識。
- 道路政策の「評価のものさし」を「供給量」から「国民生活や経済活動にとっての価値」

3つの方針

8つのサービス目標

方針1
社会活動の効率性を高める

1. 地域間の競争条件の整備と国際競争力の向上を図るため、人・モノ・情報の広域的かつ円滑な流れを確保する
2. 地域における公共サービス等の効率的な提供と産業の創出を図るため、地域自立の基礎条件の確保と交流・連携を支援する
3. 渋滞を緩和し、環境問題への対応と高コスト構造の是正を図るため、都市内交通の効率化を図る
4. 都市内の経済活動の活性化と高度な都市生活の実現を図るため、中心市街地の再生・再構築と都心交通サービスの向上を図る

方針2
地域や都市における社会の共有空間としての機能を高める

5. 高齢社会において、誰もが安心して暮らせる生活環境を実現するため、安全で良好なバリアフリーの歩行環境・運転環境を確保する
6. 暮らしの安心を確保するため、日常生活を支え、災害に対して安全で信頼性の高い道路空間を確保する

方針3
環境保全や情報化等の新しい分野に貢献する

7. 持続可能な発展と質の高い社会の実現を図るため、地球・自然環境の保全・回復や沿道環境の保全・向上に努める
8. 高度情報通信社会の構築に貢献するため、道路交通分野の高度情報化を推進するとともに情報ハイウェイの構築を支援する

図14 めざすべき方向～3つの方針と8つのサービス目標～

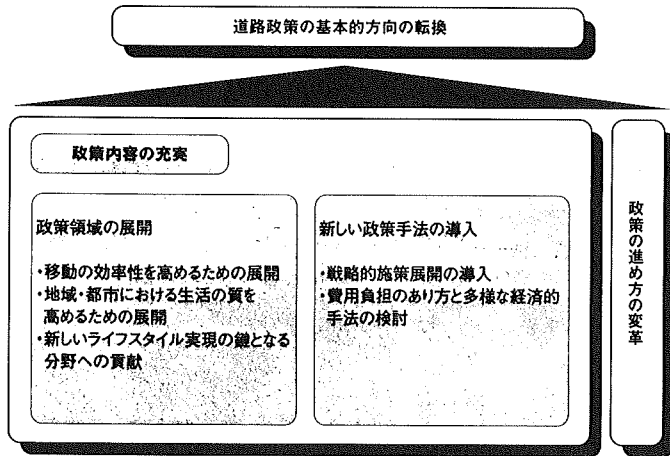


図15 政策内容の充実

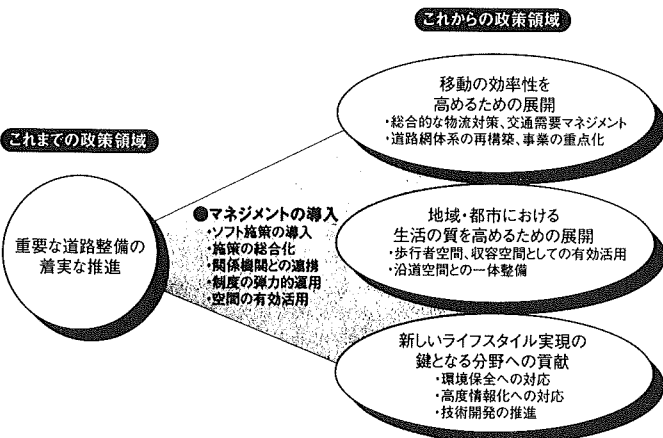


図16 政策領域の展開
～重要な施策の着実な推進とマネジメントの導入～

(社会的価値)へ転換すべき。
供給者側の「作る目標(整備目標)だけでなく利用者の立場に立った「使う目標(サービス目標)」を設定すべき。

「サービス目標」を中心にして、国民にわかり易く目標を示すべき。
めざすべき方向として「3つの方針」と「8つのサービス目標」を設定。

2 政策内容の充実

重要な道路整備を着実に推進することに加え、ストックの有効活用、良質な道路の効率整備等の観点から、ソフト施策の導入・施策の総合化等のマネジメントの考え方の導入が必要(政策領域の展開)

① 移動の効率性を高めるための展開
・総合的な物流対策、交通需要マネジメント等による既存ストックの有効活用

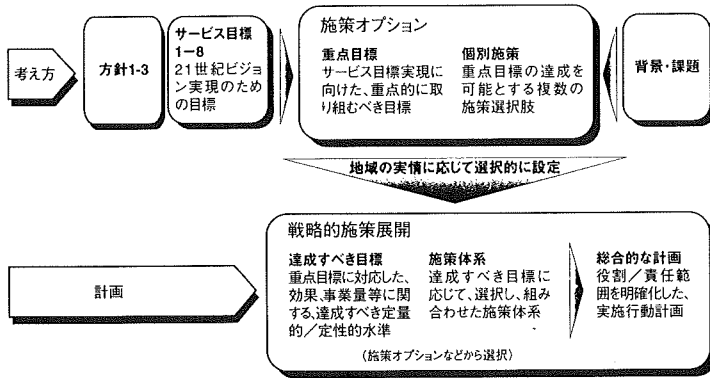


図17 戦略的施策展開の考え方

- ・道路網体系の再構築、事業の重点化による道路ネットワークの効率的整備
- ② 地域・都市における生活の質を高めるための展開
- ・道路の歩行者空間や収容空間としての有効活用

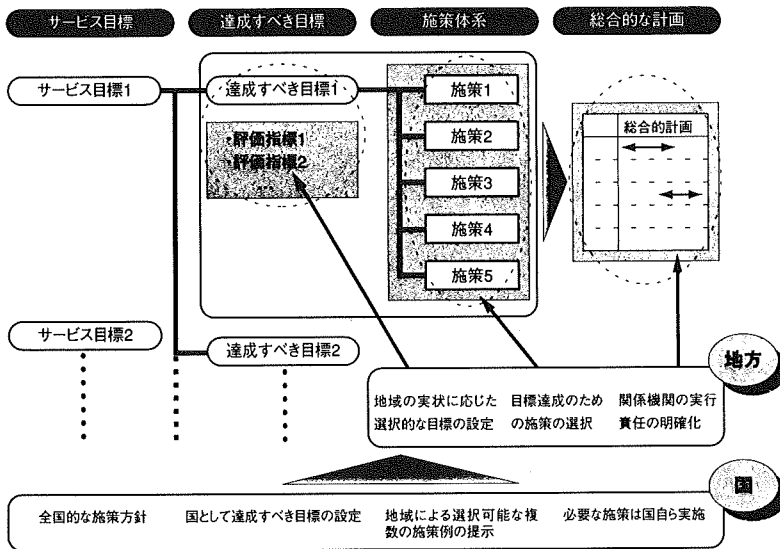


図18 地域の実状に応じた戦略的施策展開の体系

- ・道路空間と沿道空間との一体整備などによる効率的整備
- ③ 新しいライフスタイル実現の鍵となる分野への貢献
- ・環境保全への対応、高度情報化への対応、技術開発の推進

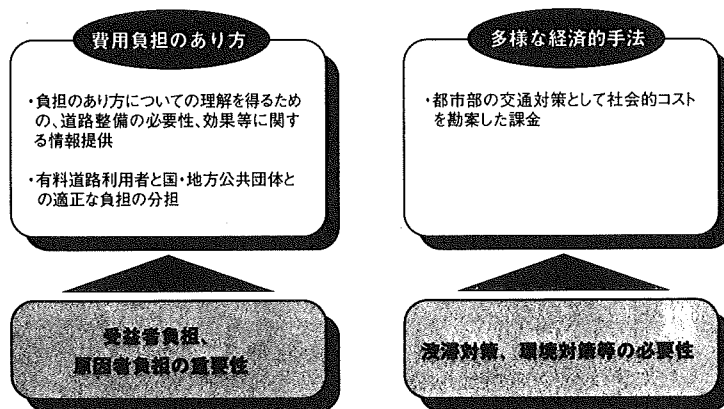


図19 費用負担のあり方と多様な経済的手法の検討

- ・「達成すべき目標を設定し、関係者と連携して各種の施策を最適に組み合わせ、計画的、重点的に実施すること」(戦略的施策展開)が必要。
- ・費用負担のあり方と多様な経済的手法の検討が必要。

政策の進め方の変革

(1) 評価システムの導入

- ・ 投資を判断するための情報収集と結果の評価
- ・ 及び施策の改善のための方法と体制が必要。
- ・ 標準的な評価手法は、幅広く意見を取り入れ

るなどにより、可能な限り客観的な方法として構築が必要。この方法に基づいて事業者が評価を行い、結果を公表。必要に応じ、学識経験者等を含めた機関を設置し評価内容をチェック。

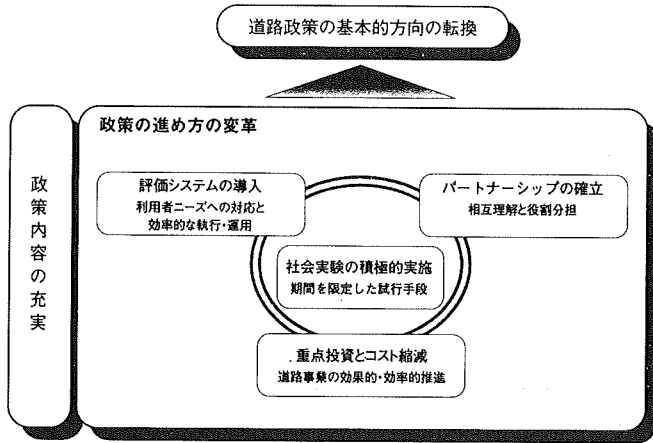


図20 政策の進め方の変革

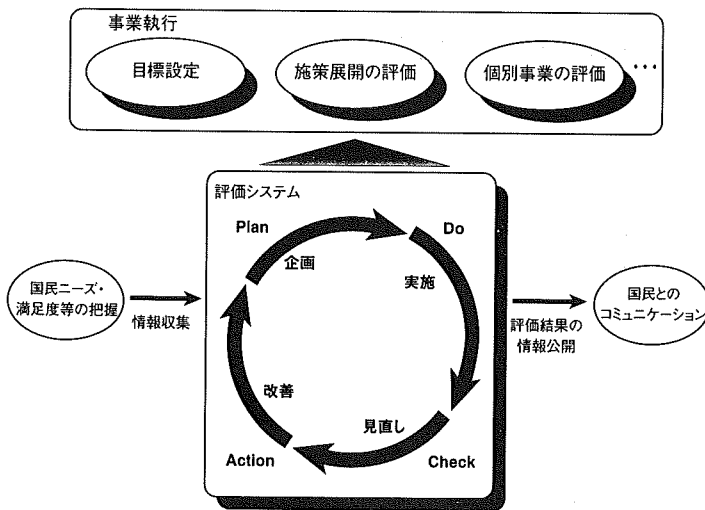


図21 評価システム概念

	Plan	Do	Check	Action
国民の意見、満足度を反映した目標設定	・マーケットリサーチ等 国民ニーズの把握による目標設定	・常時意見を受け付けるシステムの充実	・データの蓄積・分析	・目標設定の見直し
施策展開の評価	・役割分担を明確にした 総合的計画の立案 ・数値目標などの客観的な 指標の設定	・効率の高い施策の 計画的・重点的な実行 ・進捗状況の調整	・定期的見直し ・原因分析と課題抽出	・関係者間の協議による計画の見直し、 施策の改善
個別事業の評価	・費用便益分析(B/C) ・費用対効果や客観指標 による現状評価 ・緊急性、整備効果等の評価	・個別事業の進捗状況 調査	・計画段階での期待 効果と実際の整備 効果との比較評価	・個別事業に関する 改善

図22 評価手法の例

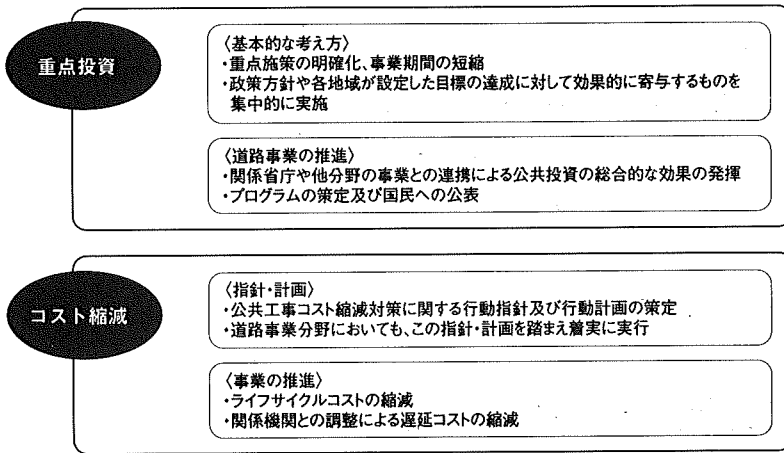


図23 重点投資とコスト縮減

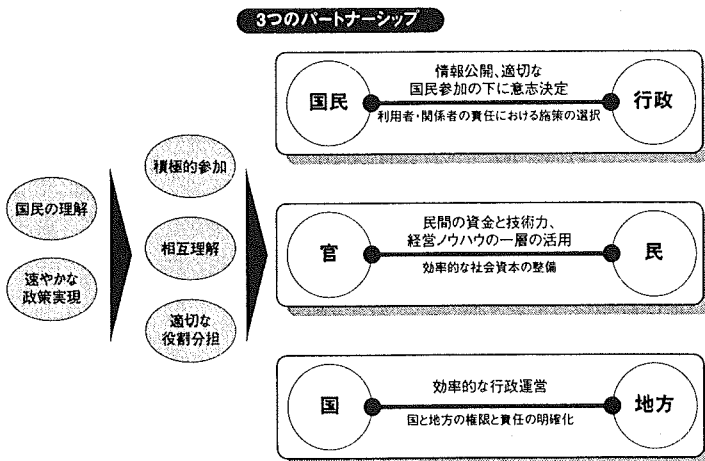


図24 パートナーシップの確立

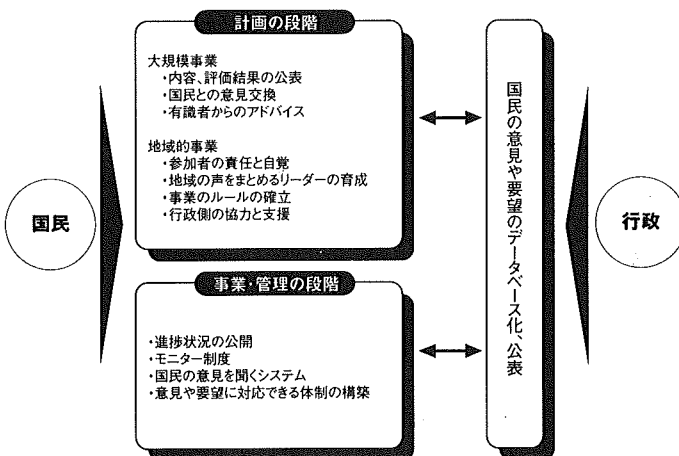


図25 パートナーシップの確立（国民と行政の役割分担）

(2) 重点投資とコスト縮減

- 投資の重点化やコスト縮減に取り組むことが必要。

(3) パートナーシップの確立

- 情報公開を前提として、関係者の参加と相互理解に基づく適切な役割分担が重要。
- 民間の資金と技術力、経営ノウハウの活用等

新たな役割分担と協力関係を構築すべき。

- 地方分権を進めるとともに、国と地方の権限と責任を明確化したうえで良好なパートナーの関係構築を築くべき。

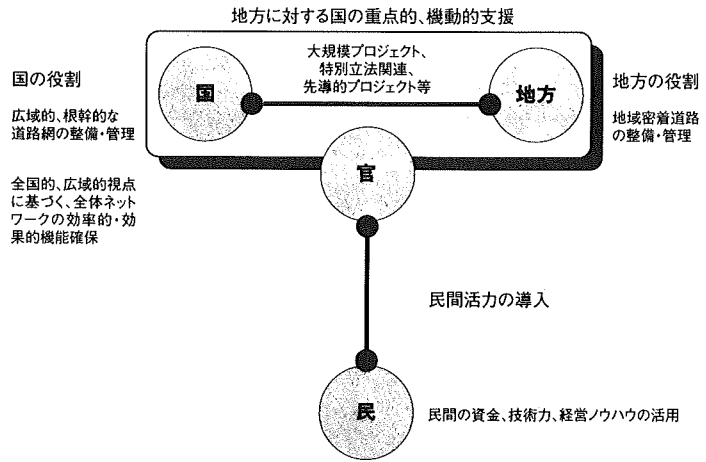


図26 パートナーシップの確立（官と民、国と地方の役割分担）

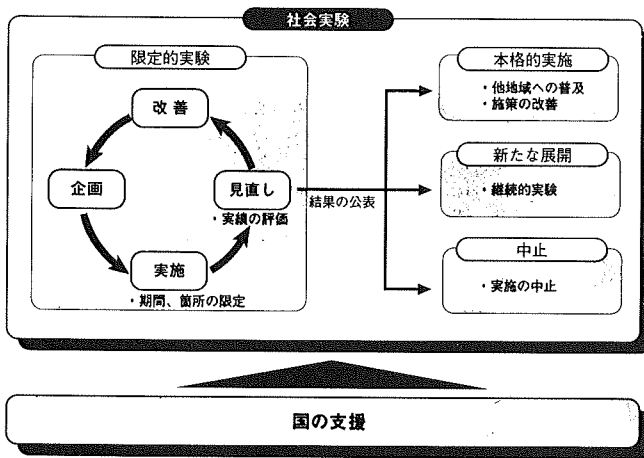


図27 社会実験の積極的実施

- (4) 社会実験の積極的実施
- ・ 期間を限定して実際に現地で試行し、評価を踏まえて本格実施に移行すること（社会実験）を積極的に採り入れるべき。
 - ・ 実験箇所への支援、実績の評価、結果の公表及び普及方法の検討が必要。
 - ・ 本格実施のとり止めを含めた施策の改善と国の政策方針への反映を行うべき。

IV サービス目標と実現のための考え方

1 経済構造を改革し、活力ある社会・経済の形成に貢献するため、社会活動の効率性を高める。

サービス目標1（広域交通の確保）

地域間の競争条件の整備と国際競争力の向上を図るため、人・モノ・情報の広域のかつ円滑な流れを確保する。

視 点…道路整備中心から人・モノ・情報の移動の効率性向上へ

重 点…高規格幹線道路及び国際空港・港湾と接続する幹線道路の機能強化、都市圏の環状道路及び地域ブロックの自立的発展や国際交流を支える幹線道路について投資効果を重視した整備

ポイント…規制緩和と連携した複合一貫輸送の推進、車両大型化への対応など物流の効率化、ITSによる既存ストックの有効活用の促進、交通特性等に見合った経済的な道路構造の採用、高規格幹線道路整備は基本的に料金を上げない範囲で推進

サービス目標2 (地域自立の支援)

地域における公共サービス等の効率的な提供と産業の創出を図るため、地域自立の基礎条件の確保と交流・連携を支援する。

視 点…個別プロジェクト支援から総合的な

地域間連携の支援へ

重 点…地域連携に必要な地域高規格道路・

市町村連絡道路の重点整備、地域情報化の拠点形成

ポイント…地域の活性化計画に基づく道路整備

への重点支援、交通・地域特性に応じた道路構造の採用、高度情報通信

インフラ整備地域の重点整備

サービス目標3 (渋滞の緩和)

渋滞を緩和し、環境問題への対応と高コスト構造の是正を図るため、都市内交通の効率化を図る

視 点…需要追従型道路整備から交通需要調整策の導入へ

重 点…都市圏交通円滑化総合計画に基づく

総合的な渋滞対策、環状道路の重点整備、渋滞ポイントの解消、公共交通

通機関の支援強化等マルチモーター

施策の推進

ポイント…流入規制やロードプライシングの検討、路上工事の集中実施、TMA(交

通需要マネジメント協会の支援、

渋滞改善に関する評価システムの導入

サービス目標4 (都市の再生・再構築)

都市内の経済活動の活性化と高度な都市生活の実現を図るため、中心市街地の再生・再構築と都心交通サービスの向上を図る

視 点…市街地の拡大対応から中心市街地の再生、再構築へ

重 点…地方都市における中心市街地の再生及び大都市や地方中枢都市における危険市街地の解消、拠点市街地の形成、幹線道路と沿道地域の一体的整備、環状道路、駐車場の重点整備

ポイント…新市街地から既存市街地へ投資の重点を移行、電線類の地中化や屋外広

告物の整序の推進、環状道路に合わせた都心部道路空間の再構築、トラ

ンジットモーターの社会実験

サービス目標5 (交通安全の確保)

2 質の高い生活環境を形成するため、地域や都市における社会の共有空間としての機能を高める。

高齡社会において、誰もが安心して暮らせる生活環境を実現するため、安全で良好な歩行環境の歩行環境・運転環境を確保する

視 点…車中心から人へ、バリアフリーへ

重 点…事故多発箇所対策・多発事故類型対策の集中実施、コミュニティ・ゾーンの整備推進、バリアフリー歩行環境の整備

ポイント…住居系地区内ではコミュニティ・ゾーンを原則化、バリアフリー化を地区を定めて重点整備、歩行空間は住民参加型で計画・整備、事故分析等の科学的手法と評価システムの導入による事故の削減、道路交通システムの高制度化

サービス目標6 (信頼性の高い道路空間の確保)

暮らしの安心を確保するため、日常の生活を支え、災害に対して安全で信頼性の高い道路空間を確保する

視 点…ハード対策から情報化などソフト対

策の推進

サービス目標7 (信頼性の高い道路空間の確保)

暮らしの安心を確保するため、日常の生活を支え、災害に対して安全で信頼性の高い道路空間を確保する

視 点…ハード対策から情報化などソフト対

策の推進

サービス目標8 (信頼性の高い道路空間の確保)

暮らしの安心を確保するため、日常の生活を支え、災害に対して安全で信頼性の高い道路空間を確保する

視 点…ハード対策から情報化などソフト対

策の推進

策を含めた総合的な防災対策へ

重 点…計画的な維持管理の実施、道路の除

雪、防雪事業の充実、広域的な幹線

道路網の整備による複数経路の確保、

地域の拠点間を結ぶ道路等について

の重点的な防災事業、共同溝・電線

共同溝等の整備

ポイント…地域と連携した雪対策及び道路防災

管理の推進、防災管理の情報化の推

進

3 新しいライフスタイル実現の鍵となる、環境
保全や情報化等の新しい分野に貢献する。

サービス目標7 (環境の保全・向上)

持続可能な発展と質の高い社会の実現を図るた

め、地球・自然環境の保全・回復や沿道環境の保

全・向上に努める

視 点…地域社会や関係機関と連携し、住民

参加型で進める総合的な施策へ

重 点…自然環境の保全・回復、沿道環境の

向上、環状道路などの道路網整備に

よる交通流の円滑化、低騒音舗装や

環境施設帯など道路構造対策の推進

ポイント…自然環境を保全するための基本的な

指針の策定、省エネルギー・低公害

車の普及促進、環境負荷を軽減させ

る視点からの都市マネジメントの考

え方の導入、沿道における非住居化

促進、建物の防音化措置の充実

サービス目標8 (高度情報通信社会の支援)

高度情報通信社会の構築に貢献するため、道路

交通分野の高度情報化を推進するとともに情報ハ

イウェイの構築を支援する

視 点…高度情報通信社会の構築に対する貢

献

重 点…情報ハイウェイの構築支援、ITS

の推進

ポイント…情報BOX等を道路が標準的に備え

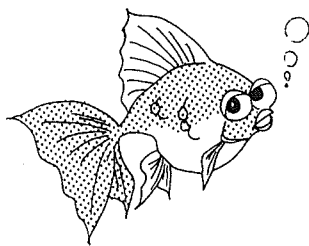
る施設として整備、高速道路料金所

のノンストップ化の推進、国際標準

を念頭においた安全走行支援技術な

どの新技術開発の推進、地域情報と

道路交通情報等との連携・提供



環境影響評価法について

道路局路 政 課 道路局道路環境課

平成九年六月一三日に、大規模で環境に著しい影響を及ぼすおそれがある事業について環境影響評価が適切かつ円滑に行われるための手続等を定め、それらの結果をその事業の許認可等に反映させる等により事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされることを確保することを目的とする、環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）が公布された。

本稿では、同法の概要等を紹介する。

一 環境影響評価法の制定経緯

近年の環境問題は、地球環境問題や事業者や国民の通常の活動に起因する環境負荷の問題などに見られるように、時間的、空間的、社会的に広がり有するものとなっている。こうした環境問題

の様相の変化に対応し、持続可能な経済社会の構築を図るため、環境の保全の基本的理念とこれに基づく基本的施策の総合的な枠組みを示すものとして環境基本法が平成五年に制定され、環境の保全に関する基本的な施策の一つとして、環境影響評価の推進が位置づけられた。

大規模な公共事業、開発事業等の実施前に、事業者自ら環境影響について予測・評価を行い、環境の保全に配慮する環境影響評価は、環境悪化を未然に防止し、持続可能な社会を構築していくための極めて重要な施策であり、我が国においては、昭和四七年に「各種公共事業に係る環境保全対策について」が閣議了解されて以来取組みが進められ、昭和五九年の「環境影響評価の実施について」の閣議決定、国の関与する大規模な事業に係る統

一ルールとしての「環境影響評価実施要綱」等に基つき、その実績が着実に積み重ねられるとともに、多くの地方公共団体においても環境影響評価制度が整備されるなど、着実な進展を見てきたところであるが、近年、行政手続法の制定により行政運営の公正の確保と透明性の向上が求められることとなり、また、地方分権推進法の制定により国と地方の役割分担の在り方が示されるなど、環境影響評価制度を巡り新たな状況が生じてきている。

こうした状況に適切に対応するため、政府においては、平成八年六月に内閣総理大臣から、中央環境審議会に対して、今後の環境影響評価制度の在り方について諮問が行われ、平成九年二月に、法制化に向けた答申が内閣総理大臣に提出された。

この答申を受けて、政府は平成九年三月二十八日に環境影響評価法案を閣議決定、第一四〇回国会に提出し、環境影響評価法は平成九年六月に成立した。

一 環境影響評価法の概要

環境影響評価法は別紙のとおりであるが、主要な点は、次のとおりである。

1 対象事業について、必ず環境影響評価を行うこととする第一種事業として、道路、ダム、鉄道、飛行場、発電所等の事業のうち、その規模が大きく、環境影響の程度が著しいおそれがあるものを定めるとともに、第一種事業に準ずる規模を有するものを第二種事業として、環境影響評価の程度が著しいものとなるおそれがあるかどうかを具体的に事業ごとに国が都道府県知事の意見を聴いた上で判定する手続を設け（スクリーニング手続）、その程度が著しいものとなるおそれがあるものについては、対象事業として環境影響評価を行うこととした。（第二条第二項、第四項及び第四条関係）

2 事業者は、対象事業に係る環境影響評価を行う方法について環境影響評価方法書を作成し、これを公告・縦覧に供して環境影響評価方法書について環境の保全の見地からの意見を有する者から意見を聴取するほか、都道府県知事及び市町村長から意見を聴取し、環境影響評価の項目等を選定することとし（スクリーピング手続）、それにより環境影響評価を行うこととした。（第五条第一項、第七條、第八條第一項、第十条第一項及び第二項関係、第十一条第一項及び第十二條第一項関係）

3 事業者は、環境影響評価を行った後、その結果について環境影響評価準備書（以下「準備書」という。）を作成し、これを公告・縦覧に供し、説明会を開催して準備書について環境の保全の見地から意見を有する者から意見を聴取するほか、都道府県知事及び市町村長から意見を聴取することとした。（第十四條第一項、第十六條、第十七條第一項、第十八條及び第二十條関係）

4 事業者は、3の意見が述べられた後に準備書の記載事項に検討を加え、必要な措置を講じ、その結果について環境影響評価書（以下「評価書」という。）を作成し、許認可権者に送付しなければならぬものとし、許認可権者は、環境庁長官に評価書を送付し、環境庁長官の意見があるときはこれを勘案して事業者に対して意見を述べることができるとした。事業者は、これらの意見が述べられた後、評価書の記載事項に検討を加え、所要の補正を行い、これを公告・縦覧することとした。（第二十一条、第二十五条及び第二十七條関係）

5 事業者は、評価書の公告を行うまでは対象事業を実施してはならないこととし、環境影響評価の結果を許認可の審査に反映させるため、環境の保全の配慮についての審査等に係る所要の規定を設けるとともに、事業者は、評価書に記載されているところにより環境の保全についての適正な配慮をして対象事業を実施しなければならぬこととした。（第三十一条及び第三十三条、第三十八條関係）

6 対象事業が都市計画に定められる場合には、都市計画の案と環境影響評価に関する図書の内容が密接不可分であり、同一主体が行うべきこと等から、都市計画決定権者が事業者に代わって、環境影響評価を都市計画手続に併せて行う特例を措置した。（第三十九條、第四十六條関係）

7 地方公共団体は、法律の規定に反しない限りにおいて、条例で環境影響評価に係る必要な規定を定めることができるとした。また、地方公共団体の環境影響評価に関する施策は、この法律の趣旨を尊重して行うものとした。（第六十条及び第六十一条関係）

8 環境影響評価法の施行日は公布の日から起算して二年を超えない範囲内において政令で定める日からとしているが、一部の規定については、公布から半年又は一年を超えない範囲内で政令

で定める日とした。また、施行の日において、閣議アセス、条例等による環境影響評価の手續を経た書類で法律の手續に相当するものについては、法律の手續を経た書類とみなす規定を用意した。(附則第一条及び第二条関係)

三 今後の予定

環境影響評価法の施行日は公布の日から起算して二年を超えない範囲内において政令で定める日からとしているが、一部は公布の日から半年を超えない範囲内で政令で定める日に施行することとしており、これに向けて、第一種事業及び第二種事業を定める政令や、環境庁長官が関係行政機関の長と協議して基本的事項を定め公表するものとするとして、スクリーニングの基準、環境影響評価の項目及び調査・予測・評価の手法の選定指針並びに環境の保全のための措置に関する指針について、現在、政府内において、制定作業中である。

別紙

環境影響評価法

(平成九年法律第八十一号)

目次

第一章 総則(第一条―第三条)	第一節 準備書の作成前の手續(第四条)
第二章 準備書の作成前の手續	第一節 第二種事業に係る判定(第五条)
	第二節 方法書の作成等(第五条―第十条)
	第三節 環境影響評価の実施等(第十一条―第十三条)
第三章 準備書(第十四条―二十条)	第四章 評価書
	第一節 評価書の作成等(第二十一条―第二十四条)
	第二節 評価書の補正等(第二十五条―第二十七条)
第五章 対象事業の内容の修正等(第二十八条―第三十条)	第六章 評価書の公告及び縦覧後の手續(第三十一条―第三十一条―第三十一条)
	第七章 環境影響評価その他の手續の特例等
	第一節 都市計画に定められる対象事業等に関する特例(第三十九条―第四十六条)
	第二節 港湾計画に係る環境影響評価その他の手續(第四十七條―第四十八條)
第八章 雑則(第四十九条―第六十一条)	附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、土地の形状の変更、工作物の新設等の事業を行う事業者がその事業の実施に当たりあらかじめ環境影響評価を行うことが環境の保全上極めて重要であることとにかんがみ、環境影響評価について国等の責務を明らかにするとともに、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業について環境影響評価が適切かつ円滑に行われるための手續その他所要の事項を定め、その手續等によって行われた環境影響評価の結果をその事業に係る環境の保全のための措置その他のその事業の内容に関する決定に反映させるための措置をとること等により、その事業に係る環境の

保全について適正な配慮がなされることを確保し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「環境影響評価」とは、事業特定の目的のために行われる一連の土地の形状の変更(これと併せて行うしゅんせつを含む)並びに工作物の新設及び増改築をいう。以下同じ。の実施が環境に及ぼす影響(当該事業の実施後の土地又は工作物において行われることが予定される事業活動その他の人の活動が当該事業の目的に含まれる場合には、これらの活動に伴って生ずる影響を含む。以下単に「環境影響」という。)について環境の構成要素に係る項目ごとに調査、予測及び評価を行うとともに、これらを行う過程においてその事業に係る環境の保全のための措置を検討し、この措置が講じられた場合における環境影響を総合的に評価することをいう。

2 この法律において「第一種事業」とは、次に掲げる要件を満たしている事業であつて、規模(形状が変更される部分の土地の面積、新設される工作物の大きさその他の数値で表される事業の規模をいう。次項において同じ。)が大きく、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるものとして政令で定めるものをいう。

一 次に掲げる事業の種類のうちいずれかに該当する一の事業であること。

イ 高速自動車国道、一般国道その他の道路法(昭和二十七年法律第八十号)第二条第一項に規定する道路その他の道路の新設及び改築の事業

ロ 河川法(昭和三十九年法律第六十七号)第三条第一項に規定する河川に関するダムの新築、堰の新築及び改築の事業(以下この号において「ダム新築等事業」という。)並びに同法第八条の河川工事の事業でダム新築等事業でないもの

ハ 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)による鉄道及び軌道法(大正十年法律第七十六号)による軌道の建設及び改良の事業

ニ 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)第二条第一項に規定する空港その他の飛行場及びその施設の設置又は変更の事業

ホ 電気事業法(昭和三十九年法律第七十号)第三十八

条に規定する事業用電気工作物であつて発電用のものの設置又は変更の工事の事業

ヘ 廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和四十五年法律第三十七号）第八条第一項に規定する一般廃棄物の最終処分場及び同法第十五条第一項に規定する産業廃棄物の最終処分場の設置並びにその構造及び規模の変更の事業

ト 公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）による公有水面の埋立て及び干拓その他の水面の埋立て及び干拓の事業

チ 土地区画整理法（昭和二十九年法律第九十九号）第二条第一項に規定する土地区画整理事業

リ 新住宅市街地開発法（昭和二十八年法律第三十四号）第二条第一項に規定する新住宅市街地開発事業

ヌ 首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律（昭和三十三年法律第九十八号）第二条第六項に規定する工業団地造成事業及び近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律（昭和三十一年法律第四十五号）第二条第四項に規定する工業団地造成事業

ル 新都市基盤整備法（昭和四十七法律第八十六号）第二条第一項に規定する新都市基盤整備事業

ヲ 流通業務市街地の整備に関する法律（昭和四十一年法律第十号）第二条第二項に規定する流通業務団地造成事業

ワ イからラまでに掲げるもののほか、一の事業に係る環境影響を受ける地域の範囲が広く、その一の事業に係る環境影響評価を行う必要の程度がこれらに準ずるものとして政令で定める事業の種類

二 次のいずれかに該当する事業であること。

イ 法律の規定であつて政令で定めるものにより、その実施に際し、免許、特許、許可、認可若しくは承認又は届出（当該届出に係る法律において、当該届出に関し、当該届出を受理した日から起算して一定の期間内に、その変更について催告又は命令をすることができると規定されているものに限る。ホにおいて同じ。）が必要とされる事業（ホに掲げるものを除く。）

ロ 国の補助金等（補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和三十年法律第七十九号）第二条第一

項第一号の補助金及び同項第二号の負担金をいう。以下同じ。）の交付の対象となる事業（イに掲げるものを除く。）
ハ 特別の法律により設立された法人（国が出資しているものに限る。）がその業務として行う事業（イ及びロに掲げるものを除く。）

ニ 国が行う事業（イ及びロに掲げるものを除く。）

ホ 国が行う事業のうち、法律の規定であつて政令で定めるものにより、その実施に際し、免許、特許、許可、認可若しくは承認又は届出が必要とされる事業

3 この法律において「第二種事業」とは、前項各号に掲げる要件を満たしている事業であつて、第一種事業に準ずる規模（その規模に係る数値の第一種事業の規模に係る数値に対する比が政令で定める数値以上であるものに限る。）を有するもののうち、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるかどうかの判定（以下単に「判定」という。）を第四条第一項各号に定める者が同条の規定により行う必要があるものとして政令で定めるものをいう。

4 この法律において「対象事業」とは、第一種事業又は第四条第三項第一号（第三十九条第二項の規定により読み替えて適用される場合を含む。）の措置がとられた第二種事業（第四条第四項（第三十九条第二項の規定により読み替えて適用される場合を含む。）及び第二十九条第二項（第四十条第二項の規定により読み替えて適用される場合を含む。）において準用する第四条第三項第一号の措置がとられたものを除く。）をいう。

5 この法律（この章を除く。）において「事業者」とは、対象事業を実施しようとする者（国が行う対象事業にあつては当該対象事業の実施を担当する行政機関（地方支分部局を含む。）の長、委託に係る対象事業にあつてはその委託をしようとする者）をいう。

（国等の責務）

第三条 国、地方公共団体、事業者及び国民は、事業の実施前における環境影響評価の重要性を深く認識して、この法律の規定による環境影響評価その他の手続が適切かつ円滑に行われ、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避し、又は低減することその他の環境の保全についての配慮を適正になされるようにそれぞれの立場で努めなければならない。

第二章 準備書の作成前の手続

第一節 第二種事業に係る判定

第四条 第二種事業を実施しようとする者（国が行う事業にあつては当該事業の実施を担当する行政機関（地方支分部局を含む。）の長、委託に係る事業にあつてはその委託をしようとする者。以下同じ。）は、第二条第二項第一号イからラまでに掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより、その氏名及び住所（法人にあつてはその名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地）並びに第二種事業の種類及び規模、第二種事業が実施されるべき区域その他第二種事業の概要（以下この項において「氏名等」という。）を次の各号に掲げる第二種事業の区分に応じ当該各号に定める者に書面により届け出なければならない。この場合において、第四号又は第五号に掲げる第二種事業を実施しようとする者が第四号又は第五号に定める主任の大臣であるときは、主任の大臣に届け出ることにて代えて、氏名等を記載した書面を作成するものとする。

一 第二条第二項第二号イに該当する第二種事業 同号イに規定する免許、特許、許可、認可若しくは承認（以下「免許等」という。）を行い、又は同号イに規定する届出（以下「特定届出」という。）を受理する者

二 第二条第二項第二号ロに該当する第二種事業 同号ロに規定する国の補助金等の交付の決定を行う者（以下「交付決定権者」という。）

三 第二条第二項第二号ハに該当する第二種事業 同号ハに規定する法律の規定に基づき同号ハに規定する法人を当該事業に關して監督する者（以下「法人監督者」という。）

四 第二条第二項第二号ニに該当する第二種事業 当該事業の実施に關する事務を所掌する主任の大臣

五 第二条第二項第二号ホに該当する第二種事業 当該事業の実施に關する事務を所掌する主任の大臣及び同号ホに規定する免許、特許、許可、認可若しくは承認を行う者又は同号ホに規定する届出の受理を行う者

2 前項各号に定める者は、同項の規定による届出（同項後段の規定による書面の作成を含む。）以下この条及び第二十九条第一項において「届出」という。）に係る第二種事業が実施されるべき区域を管轄する都道府県知事に届出に係る書面の写しを送付し、三十日以上期間を指定してこの法律（この条を除く。）の規定による環境影響評価その他の手続が行われる必要があるかどうかについての意見及びその理由を求めなければならない。

ればならない。

3 第一項各号に定める者は、前項の規定による都道府県知事の意見が述べられたときはこれを勘案して、第二条第二項第一号イからワまでに掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより、届出の日から起算して六十日以内に、届出に係る第二種事業についての判定を行い、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認められるときは第一号の措置を、おそれがないと認めるときは第二号の措置をとらなければならない。

一 この法律（この条を除く。）の規定による環境影響評価その他の手続が行われる必要がある旨及びその理由を、書面をもって、届出をした者及び前項の都道府県知事（第一項後段の場合にあつては、前項の都道府県知事）に通知すること。

二 この法律（この条を除く。）の規定による環境影響評価その他の手続が行われる必要がない旨及びその理由を、書面をもって、届出をした者及び前項の都道府県知事（第一項後段の場合にあつては、前項の都道府県知事）に通知すること。

4 届出をした者で前項第一号の措置がとられたものが当該第二種事業の規模又はその実施されるべき区域を変更して当該事業を実施しようとする場合において、当該変更後の当該事業が第二種事業に該当するときは、その者は、当該変更後の当該事業について、届出をすることができ、この場合において、前二項の規定は、当該届出について準用する。

5 第二種事業（対象事業に該当するものを除く。）を実施しようとする者は、第三項第二号（前項及び第二十九条第二項において準用する場合を含む。）の措置がとられるまで（当該第二種事業に係る第一項各号に定める者が二以上である場合にあっては、当該各号に定める者のすべてにより当該措置がとられるまで）は、当該第二種事業を実施してはならない。

6 第二種事業を実施しようとする者は、第一項の規定にかかわらず、判定を受けることなくこの法律（この条を除く。）の規定による環境影響評価その他の手続を行うことができる。この場合において、当該第二種事業を実施しようとする者は、同項第四号又は第五号に定める主任の大臣以外の者にあつてはこの法律（この条を除く。）の規定による環境影響評価その他の手続を行うこととした旨を同項各号に掲げる第二種事業の区分に応じ当該各号に定める者に書面により通知し、これ

らの主任の大臣にあつてはその旨の書面を作成するものとする。

7 前項の規定による通知を受け、又は同項の規定により書面を作成した者は、当該通知又は書面の作成に係る第二種事業が実施されるべき区域を管轄する都道府県知事に当該通知又は作成に係る書面の写しを送付しなければならない。

8 第六項の規定による通知又は書面の作成に係る第二種事業は、当該通知又は書面の作成の時に第三項第一号の措置がとられたものとみなす。

9 第三項の主務省令は、第二種事業の種類及び規模、第二種事業が実施されるべき区域及びその周辺の区域の環境の状況その他を勘案して判定が適切に行われることを確保するため、判定の基準につき主務大臣（主務大臣が総理府の外局長であるときは、内閣総理大臣）が環境庁長官に協議して定めるものとする。

10 環境庁長官は、関係する行政機関の長に協議して、前項の規定により主務大臣（主務大臣が総理府の外局長であるときは、内閣総理大臣）が定めるべき基準に関する基本的事項を定めて公表するものとする。

第二節 方法書の作成等

（方法書の作成）

第五条 事業者は、対象事業に係る環境影響評価を行う方法（調査、予測及び評価に係るものに限る。）について、第二条第二項第一号イからワまでに掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより、次に掲げる事項を記載した環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）を作成しなければならない。

一 事業者の氏名及び住所（法人にあつてはその名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地）

二 対象事業の目的及び内容

三 対象事業が実施されるべき区域（以下「対象事業実施区域」という。）及びその周囲の概況

四 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法（当該手法が決定されていない場合にあっては、対象事業に係る環境影響評価の項目）

2 相互に関連する二以上の対象事業を実施しようとする場合は、当該対象事業に係る事業者は、これらの対象事業について、併せて方法書を作成することができる。（方法書の送付等）

第六条 事業者は、方法書を作成したときは、第二条第二項第一号イからワまでに掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより、対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域を管轄する都道府県知事及び市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）に対し、方法書を送付しなければならない。

2 前項の主務省令は、同項に規定する地域が対象事業に係る環境影響評価につき環境の保全の見地からの意見を求める上で適切な範囲のものとなることを確保するため、その基準となるべき事項につき主務大臣（主務大臣が総理府の外局長であるときは、内閣総理大臣）が環境庁長官に協議して定めるものとする。

（方法書についての公告及び縦覧）

第七条 事業者は、方法書を作成したときは、環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について環境の保全の見地からの意見を求めるため、総理府令で定めるところにより、方法書を作成した旨その他総理府令で定める事項を公告し、前条第一項に規定する地域内において、方法書を公告の日から起算して一月間縦覧に供しなければならない。

（方法書についての意見書の提出）

第八条 方法書について環境の保全の見地からの意見を有する者は、前条の公告の日から、同条の縦覧期間満了の日の翌日から起算して二週間を経過する日までの間に、事業者に対し、意見書の提出により、これを述べることができ、

2 前項の意見書の提出に関し必要な事項は、総理府令で定める。

（方法書についての意見の概要の送付）

第九条 事業者は、前条第一項の期間を経過した後、第六条第一項に規定する地域を管轄する都道府県知事及び当該地域を管轄する市町村長に対し、前条第一項の規定により述べられた意見の概要を記載した書類を送付しなければならない。

（方法書についての都道府県知事等の意見）

第十条 前条に規定する都道府県知事は、同条の書類の送付を受けたときは、政令で定める期間内に、事業者に対し、方法書について環境の保全の見地からの意見を書面により述べるものとする。

2 前項の場合において、当該都道府県知事は、期間を指定して、方法書について前条に規定する市町村長の環境の保全の見地からの意見を求めるものとする。

3 第一項の場合において、当該都道府県知事は、前項の規定による当該市町村長の意見を勘案するとともに、前条の書類に記載された意見に配慮するものとする。

第三節 環境影響評価の実施等

(環境影響評価の項目等の選定)

11 事業者は、前条第一項の意見が述べられたときはこれを勘案するとともに、第八条第一項の意見に配慮して第五条第一項第四号に掲げる事項に検討を加え、第二条第二項第一号からワまでに掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより、対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定しなければならない。

12 事業者は、前項の規定による選定を行うに当たり必要があると認めるときは、主務大臣に対し、技術的な助言を記載した書面の交付を受けたい旨の申出を書面によりすることができ。

3 第一項の主務省令は、環境基本法(平成五年法律第九十一号)第十四条各号に掲げる事項の確保を旨として、既に得られている科学的知見に基づき、対象事業に係る環境影響評価を適切に行うために必要であると認められる環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針につき主務大臣(主務大臣が総理府の外局長の長であるときは、内閣総理大臣)が環境庁長官に協議して定めるものとする。

(環境影響評価の実施)

12 事業者は、前条第一項の規定により選定した項目及び手法に基づいて、主務省令で定めるところにより、掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより、対象事業に係る環境影響評価を行わなければならない。

2 前条第三項の規定は、前項の主務省令について準用する。

この場合において、同条第三項中「環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針」とあるのは、「環境の保全のための措置に関する指針」と読み替えるものとする。

(基本的事項の公表)

13 環境庁長官は、関係する行政機関の長に協議して、第十一条第三項(前条第二項において準用する場合を含む。)の規定により主務大臣(主務大臣が総理府の外局長の長であるときは、内閣総理大臣)が定めるべき指針に関する基本的事項を定めて公表するものとする。

第三章 準備書

(準備書の作成)

14 事業者は、第十二条第一項の規定により対象事業に係る環境影響評価を行った後、当該環境影響評価の結果について環境の保全の見地からの意見を聴くための準備として、第二条第二項第一号からワまでに掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより、当該結果に係る次に掲げる事項を記載した環境影響評価準備書(以下「準備書」という。)を作成しなければならない。

一 第五条第一項第一号から第三号までに掲げる事項

二 第八条第一項の意見の概要

三 第十二条第一項の都道府県知事の意見

四 前二号の意見についての事業者の見解

五 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法

六 第十一条第二項の助言がある場合には、その内容

七 環境影響評価の結果のうち、次に掲げるもの

イ 調査の結果の概要並びに予測及び評価の結果を環境影響評価の項目ごとにとりまとめたもの(環境影響評価を行ったにもかかわらず環境影響の内容及び程度が明らかとならなかった項目に係るものを含む。)

ロ 環境の保全のための措置(当該措置を講ずることとするに至った検討の状況を含む。)

ハ ロに掲げる措置が将来判明すべき環境の状況に応じた講ずるものである場合には、当該環境の状況の把握のための措置

ニ 対象事業に係る環境影響の総合的な評価

八 環境影響評価の全部又は一部を他の者に委託して行った場合には、その者の氏名及び住所(法人に委託してはその名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地)

2 第五条第二項の規定は、準備書の作成について準用する。

(準備書の送付等)

15 事業者は、準備書を作成したときは、第六条第一項の主務省令で定めるところにより、対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域(第八条第一項及び第十条第一項の意見並びに第十二条第一項の規定により行った環境影響評価の結果にかんがみ第六条第一項の地域に追加すべきものと認められる地域を含む。以下「関係地域」という。)を管轄する都道府県知事(以下「関係都道府県知事」という。)及び関係地域を管轄する市町村長(以下「関係市町村長」と

いう。)に対し、準備書及びこれを要約した書類(次条及び第十七条において「要約書」という。)を送付しなければならない。

(準備書についての公告及び縦覧)

16 事業者は、前条の規定による送付を行った後、準備書に係る環境影響評価の結果について環境の保全の見地からの意見を求めるため、総理府令で定めるところにより、準備書を作成した旨その他総理府令で定める事項を公告し、関係地域内において、準備書及び要約書を公告の日から起算して一月間縦覧に供しなければならない。

(説明会の開催等)

17 事業者は、総理府令で定めるところにより、前条の縦覧期間内に、関係地域内において、準備書の記載事項を周知させるための説明会(以下「説明会」という。)を開催しなければならない。この場合において、関係地域内に説明会を開催する適当な場所がないときは、関係地域以外の地域において開催することができる。

2 事業者は、説明会を開催するときは、その開催を予定する日時及び場所を定め、総理府令で定めるところにより、これを説明会の開催を予定する日の一週間前までに公告しなければならない。

3 事業者は、説明会の開催を予定する日時及び場所を定めようとするときは、関係都道府県知事の意見を聴くことができる。

4 事業者は、その責めに帰することができない事由であつて総理府令で定めるところにより、第二項の規定による公告をした説明会を開催することができない場合には、当該説明会を開催することを要しない。この場合において、事業者は、総理府令で定めるところにより、前条の縦覧期間内に、要約書の提供その他の方法により、準備書の記載事項を周知させるように努めなければならない。

5 前各項に定めるもののほか、説明会の開催に関し必要な事項は、総理府令で定める。

(準備書についての意見書の提出)

18 準備書について環境の保全の見地からの意見を有する者は、第十六条の公告の日から、同条の縦覧期間満了の日の翌日から起算して二週間を経過する日までの間に、事業者に対し、意見書の提出により、これを述べることができる。

2 前項の意見書の提出に関し必要な事項は、総理府令で定め

る。

(準備書についての意見の概要等の送付)

第十九条 事業者は、前条第一項の期間を経過した後、関係都道府県知事及び関係市町村長に対し、同項の規定により述べられた意見の概要及び当該意見についての事業者の見解を記載した書類を送付しなければならない。

(準備書についての関係都道府県知事の意見)

第二十条 関係都道府県知事は、事業者の書類の送付を受けたときは、政令で定める期間内に、事業者に対し、準備書について環境の保全の見地からの意見を書面により述べるものとする。

第二十条第二項及び第三項の規定は、前項の規定により関係都道府県知事が準備書について意見を述べる場合について準用する。この場合において、同条第二項中「前条に規定する市町村長」とあるのは「関係市町村長」と、同条第三項中「前項」とあるのは「第二十条第二項において準用する前項」と、「第十九条の書類に記載された意見及び事業者の見解」と読み替えるものとする。

第四章 評価書

第一節 評価書の作成等

(評価書の作成)

第二十一条 事業者は、前条第一項の意見が述べられたときはこれを勘案するとともに、第十八条第一項の意見に配慮して準備書の記載事項について検討を加え、当該事項の修正を必要とするとき認めるとき(当該修正後の事業が対象事業に該当するときに限る)は、次の各号に掲げる当該修正の区分に応じ当該各号に定める措置をとらなければならない。

一 第五条第一項第二号に掲げる事項の修正(事業規模の縮小、政令で定める軽微な修正その他の政令で定める修正に該当するものを除く) 同条から第二十七条までの規定による環境影響評価その他の手続を経ること。

二 第五条第一項第一号又は第十四条第一項第二号から第四号まで、第六号若しくは第八号に掲げる事項の修正(前号に該当する場合を除く) 次項及び次条から第二十七条までの規定による環境影響評価その他の手続を行うこと。

三 前二号に掲げるもの以外のもの 第十一条第一項及び第十二条第一項の主務省令で定めるところにより当該修正に係る部分について対象事業に係る環境影響評価を行うこと。

2 事業者は、前項第一号に該当する場合を除き、同項第三号

の規定による環境影響評価を行った場合には当該環境影響評価及び準備書に係る環境影響評価の結果に、同号の規定による環境影響評価を行わなかった場合には準備書に係る環境影響評価の結果に係る次に掲げる事項を記載した環境影響評価書(以下第二十六条まで、第二十九条及び第三十条において「評価書」という。)を、第二条第二項第一号からワまでに掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより作成しなければならない。

一 第十四条第一項各号に掲げる事項

二 第十八条第一項の意見の概要

三 第二十条第一項の関係都道府県知事の意見

四 前二号の意見についての事業者の見解

(免許等を行う者等への送付)

第二十二条 事業者は、評価書を作成したときは、速やかに、次の各号に掲げる評価書の区分に応じ当該各号に定める者にこれを送付しなければならない。

一 第二条第二号イに該当する対象事業(免許等に係るものに限る)に係る評価書 当該免許等を行う者

二 第二条第二号イに該当する対象事業(特定届出に係るものに限る)に係る評価書 当該特定届出の受理を行う者

三 第二条第二号ロに該当する対象事業に係る評価書 交付決定権者

四 第二条第二号ハに該当する対象事業に係る評価書 法人監督者

五 第二条第二号ニに該当する対象事業に係る評価書 第四条第一項第四号に定める者

六 第二条第二号ホに該当する対象事業に係る評価書 第四条第一項第五号に定める者

2 前項各号に定める者(環境庁長官を除く)が次の各号に掲げる者であるときは、その者は、評価書の送付を受けた後、速やかに、当該各号に定める措置をとらなければならない。

一 内閣総理大臣若しくは各省大臣又は委員会若しくは庁の長である國務大臣(次号及び第二十六条第一項において「内閣総理大臣等」という。) 環境庁長官に当該評価書の写しを送付して意見を求めること。

二 委員会若しくは庁の長(國務大臣を除く)又は国の行政機関の地方支分部局が置かれている府若しくは省又は委員

会若しくは庁の長である内閣総理大臣等を経由して環境庁長官に当該評価書の写しを送付して意見を求めること。

(環境庁長官の意見)

第二十三条 環境庁長官は、前条第二項各号の措置がとられたときは、必要に応じ、政令で定める期間内に、同項各号に掲げる者に対し、評価書について環境の保全の見地からの意見を書面により述べるができる。この場合において、同項第二号に掲げる者に対する意見は、同条に規定する内閣総理大臣等を経由して述べるものとする。

(免許等を行う者等の意見)

第二十四条 第二十二号第一項各号に定める者は、同項の規定による送付を受けたときは、必要に応じ、政令で定める期間内に、事業者に対し、評価書について環境の保全の見地からの意見を書面により述べるができる。この場合において、前条の規定による環境庁長官の意見があるときは、これを勘案しなければならない。

第二節 評価書の補正等

(評価書の再検討及び補正)

第二十五条 事業者は、前条の意見が述べられたときはこれを勘案して、評価書の記載事項に検討を加え、当該事項の修正を必要とするとき認めるとき(当該修正後の事業が対象事業に該当するときに限る)は、次の各号に掲げる当該修正の区分に応じ当該各号に定める措置をとらなければならない。

一 第五条第一項第二号に掲げる事項の修正(事業規模の縮小、政令で定める軽微な修正その他の政令で定める修正に該当するものを除く) 同条から第二十七条までの規定による環境影響評価その他の手続を経ること。

二 第五条第一項第一号、第十四条第一項第二号から第四号まで、第六号若しくは第八号又は第二十一条第二項第二号から第四号までに掲げる事項の修正(前号に該当する場合を除く) 評価書について所要の補正をすること。

三 前二号に掲げるもの以外のもの 第十一条第一項及び第十二条第一項の主務省令で定めるところにより当該修正に係る部分について対象事業に係る環境影響評価を行うこと。

2 事業者は、前項第三号の規定による環境影響評価を行った場合には、当該環境影響評価及び評価書に係る環境影響評価の結果に基づき、第二条第二項第一号イからワまでに掲げる事業の種類ごとに主務省令で定めるところにより評価書の補正をしなければならない。

3 準備書は、第一項第一号に該当する場合を除き、同項第二号又は前項の規定による補正後の評価書の送付（補正を必要としない）と認めるときは、その旨の通知（を、第二十二條第一項各号に掲げる評価書の区分に応じ当該各号に定める者に對してしなければならない）。

（環境庁長官等への評価書の送付）

第二十六條 第二十二條第一項各号に定める者（環境庁長官を除く。）が次の各号に掲げる者であるときは、その者は、前條第三項の規定による送付を受けた後、当該各号に定める措置をとらなければならない。

一 内閣総理大臣等 環境庁長官に前條第三項の規定による送付を受けた補正後の評価書の写しを送付し、又は同項の規定による通知を受けた旨を通知すること。

二 委員会若しくは庁の長（国務大臣を除く。）又は国の行政機関の地方支分部局の長 その委員会若しくは庁又は地方支分部局が置かれている府若しくは省又は委員会若しくは庁の長である内閣総理大臣等を経由して環境庁長官に前條第三項の規定による送付を受けた補正後の評価書の写しを送付し、又は同項の規定による通知を受けた旨を通知すること。

2 事業者は、前條第三項の規定による送付又は通知をしたときは、速やかに、関係都道府県知事及び関係市町村長に評価書（前條第一項第二号又は同條第二項の規定による評価書の補正をしたときは、当該補正後の評価書。次条及び第三十三條から第三十八條までにおいて同じ。）を要約した書類（次条において「要約書」という。）及び第二十四條の書面を送付しなければならない。

（評価書の公告及び縦覧）

第二十七條 事業者は、第二十五條第三項の規定による送付又は通知をしたときは、総理府令で定めるところにより、評価書を作成した旨その他総理府令で定める事項を公告し、関係地域内において、評価書、要約書及び第二十四條の書面を公告の日から起算して一月間縦覧に供しなければならない。

第五章 対象事業の内容の修正等

（事業内容の修正の場合の環境影響評価その他の手続）

第二十八條 事業者は、第七條の規定による公告を行つてから前條の規定による公告を行つた間に第五條第一項第二号に掲げる事項を修正しようとする場合（第二十一條第一項又

は第二十五條第一項の規定の適用を受ける場合を除く。）において、当該修正後の事業が対象事業に該当するときは、当該修正後の事業について、第五條から前條までの規定による環境影響評価その他の手続を経なければならない。ただし、当該事項の修正が事業規模の縮小、政令で定める軽微な修正その他の政令で定める修正に該当する場合は、この限りでない。

（事業内容の修正の場合の第二種事業に係る判定）

第二十九條 事業者は、第七條の規定による公告を行つてから第二十七條の規定による公告を行つた間において、第五條第一項第二号に掲げる事項を修正しようとする場合において、当該修正後の事業が第二種事業に該当するときは、当該修正後の事業について、第四條第一項の規定の例により届出をすることができ。

2 第四條第二項及び第三項の規定は、前項の規定による届出について準用する。この場合において、同條第三項第一号中「その他の手続」とあるのは、「その他の手続（当該届出の時までに行つたものを除く。）」と読み替へるものとする。

3 第一項の規定による届出をした者は、前項において準用する第四條第三項第二号に規定する措置がとられたときは、方法書、準備書又は評価書の送付を当該事業者から受けた者にその旨を通知するとともに、総理府令で定めるところによりその旨を公告しなければならない。

（対象事業の廃止等）

第三十條 事業者は、第七條の規定による公告を行つてから第二十七條の規定による公告を行つた間において、次の各号のいずれかに該当することとなった場合には、方法書、準備書又は評価書の送付を当該事業者から受けた者にその旨を通知するとともに、総理府令で定めるところにより、その旨を公告しなければならない。

一 対象事業を実施しないこととしたとき。

二 第五條第一項第二号に掲げる事項を修正した場合において当該修正後の事業が第一種事業又は第二種事業のいずれにも該当しないこととなったとき。

三 対象事業の実施を他の者に引き継いだとき。

2 前項第三号の場合において、当該引継ぎ後の事業が対象事業であるときは、同項の規定による公告の日以後に当該引継ぎ前の事業者が行つた環境影響評価その他の手続は新たに事業者となつた者が行つたものとみなし、当該引継ぎ前の事業者についておこなわれた環境影響評価その他の手続は新たに

事業者となつた者について行われたものとみなす。

第六章 評価書の公告及び縦覧後の手続

（対象事業の実施の制限）

第三十一條 事業者は、第二十七條の規定による公告を行つた後は、対象事業（第二十一條第一項、第二十五條第一項又は第二十八條の規定による修正があつた場合において当該修正後の事業が対象事業に該当するときは、当該修正後の事業）を実施してはならない。

2 事業者は、第二十七條の規定による公告を行つた後に第五條第一項第二号に掲げる事項を変更しようとする場合において、当該変更が事業規模の縮小、政令で定める軽微な変更その他の政令で定める変更該当するときは、この法律の規定による環境影響評価その他の手続を経ることを要しない。

3 第一項の規定は、第二十七條の規定による公告を行つた後に第五條第一項第二号に掲げる事項を変更して当該事業を実施しようとする者（前項の規定により環境影響評価その他の手続を経ることを要しないこととされる事業者を除く。）について準用する。この場合において、第一項中「公告」とあるのは、「公告（同條の規定による公告を行い、かつ、この法律の規定による環境影響評価その他の手続を再び経た後に行うものに限る。）」と読み替へるものとする。

4 事業者は、第二十七條の規定による公告を行つた後に対象事業の実施を他の者に引き継いだ場合には、総理府令で定めるところにより、その旨を公告しなければならない。この場合において、前條第二項の規定は、当該引継ぎについて準用する。

（評価書の公告後における環境影響評価その他の手続の再実施）

第三十二條 事業者は、第二十七條の規定による公告を行つた後に、対象事業実施区域及びその周囲の環境の状況の変化その他の特別の事情により、対象事業の実施において環境の保全上の適正な配慮をするために第十四條第一項第五号又は第七号に掲げる事項を変更する必要があると認めるときは、当該変更後の対象事業について、更に第五條から第二十七條まで又は第一條から第二十七條までの規定の例による環境影響評価その他の手続を行つたこととする。

2 事業者は、前項の規定により環境影響評価その他の手続を行つたこととしたときは、遅滞なく、総理府令で定めるところ

により、その旨を公告するものとする。

3 第二十八条から前条までの規定は、第一項の規定により環境影響評価その他の手続が行われる対象事業について準用する。この場合において、同条第一項中「公告」とあるのは、「公告（次条第一項に規定する環境影響評価その他の手続を行った後に行うものに限る。）」と読み替えるものとする。

（免許等に係る環境の保全の配慮についての審査等）

第三十三条 対象事業に係る免許等を行う者は、当該免許等の審査に際し、評価書の記載事項及び第二十四条の書面に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない。2 前項の場合においては、次の各号に掲げる当該免許等（次項に規定するものを除く。）の区分に応じ、当該各号に定めるところによる。

一 一定の基準に該当している場合には免許等を行うものとする旨の法律の規定であつて政令で定めるものに係る免許等 当該免許等を行う者は、当該免許等に係る当該規定にかかわらず、当該規定に定める当該基準に関する審査と前項の規定による環境の保全に関する審査の結果を併せて判断するものとし、当該基準に該当している場合であつても、当該判断に基づき、当該免許等を拒否する処分を行い、又は当該免許等に必要な条件を付することができるものとする。

二 一定の基準に該当している場合には免許等を行わないものとする旨の法律の規定であつて政令で定めるものに係る免許等 当該免許等を行う者は、当該免許等に係る当該規定にかかわらず、当該規定に定める当該基準に該当している場合のほか、対象事業の実施による利益に関する審査と前項の規定による環境の保全に関する審査の結果を併せて判断するものとし、当該判断に基づき、当該免許等を拒否する処分を行い、又は当該免許等に必要な条件を付することができるものとする。

三 免許等を行い又は行わない基準を法律の規定で定められない免許等（当該免許等に係る法律の規定で政令で定めるものに係るものに限る。） 当該免許等を行う者は、対象事業の実施による利益に関する審査と前項の規定による環境の保全に関する審査の結果を併せて判断するものとし、当該判断に基づき、当該免許等を拒否する処分を行い、又は当該免許等に必要な条件を付することができるものとする。

3 対象事業に係る免許等であつて対象事業の実施において環境の保全についての適正な配慮がなされるものでなければ当該免許等を行わないものとする旨の法律の規定があるものを行う者は、評価書の記載事項及び第二十四条の書面に基づいて、当該法律の規定による環境の保全に関する審査を行うものとする。

4 前各項の規定は、第二条第二項第二号ホに該当する対象事業に係る免許、特許、許可、認可又は承認（同号ホに規定するものに限る。）について準用する。

（特定届出に係る環境の保全の配慮についての審査等）

第三十四条 対象事業に係る特定届出を受理した者は、評価書の記載事項及び第二十四条の書面に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査し、この配慮に欠けると認めるときは、当該特定届出に係る法律の規定にかかわらず、当該特定届出をした者に対し、当該規定によつて勧告又は命令をすることができることとされている期間（当該特定届出の受理の時から評価書の送付を受けていないときは、その送付を受けた日から起算する当該期間）内において、当該特定届出に係る事項の変更を求める旨の当該規定による勧告又は命令をすることができる。

2 前項の規定は、第二条第二項第二号ホに該当する対象事業に係る同号ホの届出について準用する。

（交付決定権者の行う環境の保全の配慮についての審査等）

第三十五条 対象事業に係る交付決定権者は、評価書の記載事項及び第二十四条の書面に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない。この場合において、当該審査は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第六条第一項の規定による調査として行うものとする。

（法人監督者の行う環境の保全の配慮についての審査等）

第三十六条 対象事業に係る法人監督者は、評価書の記載事項及び第二十四条の書面に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査し、当該法人に対する監督を通じて、この配慮がなされることを確保するようにしなければならない。

（主任の大臣の行う環境の保全の配慮についての審査等）

第三十七条 対象事業に係る第四条第一項第四号又は第五号に定める主任の大臣は、評価書の記載事項及び第二十四条の書

面に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査し、この配慮がなされることを確保するようにしなければならない。

（事業者の環境の保全の配慮等）

第三十八条 事業者は、評価書に記載されているところにより、環境の保全についての適正な配慮をして当該対象事業を実施するようしなければならない。

2 この章の規定による環境の保全に関する審査を行うべき者が事業者の地位を兼ねる場合には、当該審査を行うべき者は、当該審査に係る業務に従事するその者の職員を当該事業者の実施に係る業務に従事させないように努めなければならない。

第七章 環境影響評価その他の手続の特例等

第一節 都市計画に定められる対象事業等に関する特例

（都市計画に定められる第二種事業等）

第三十九条 第二種事業が都市計画法（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（以下「市街地開発事業」という。）として同法の規定により都市計画に定められる場合における当該第二種事業又は第二種事業に係る施設が同条第五項に規定する都市施設（以下「都市施設」という。）として同法の規定により都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る第二種事業については、第四条第一項の規定による届出（同項後段の規定による書面の作成を含む。次項において同じ。）は、次項に定めるところにより、同法第十五条第一項の都道府県知事又は市町村（同法第二十二條第一項の場合にあつては、同項の建設大臣又は市町村。以下「都市計画決定権者」という。）で当該都市計画の決定又は変更をするものが当該第二種事業を実施しようとする者に代わるものとして行うものとする。

2 (略)

（都市計画に定められる対象事業等）

第四十条 対象事業が市街地開発事業として都市計画法の規定により都市計画に定められる場合における当該対象事業又は対象事業に係る施設が都市施設として同法の規定により都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る対象事業については、第五条から第三十八条までの規定により行うべき環境影響評価その他の手続は、次項、次条、第四十二条、第四十四条及び第四十六条に定めるところにより、当該都市

計画に係る都市計画決定権者が当該対象事業に係る事業者に代わるものとして、当該対象事業又は対象事業に係る施設以下「対象事業等」という。）に関する都市計画の決定又は変更をする手続と併せて行うものとする。この場合において、第五十二条第二項、第十四条第二項並びに第三十条第一項第三号及び第二項の規定は、適用しない。

2 (略)

2 (都市計画に係る手続との調整)

第四十一条 前条第二項の規定により読み替えて適用される第十六条又は第二十七条の規定により都市計画決定権者が行う公告は、これらの者が定める都市計画についての都市計画法第十七条第一項（同法第二十一条第二項において準用する場合及び同法第二十二條第一項の規定により読み替えて適用される場合を含む。）の規定による告示と併せて行うものとする。

2 都市計画決定権者（建設大臣を除く。）は、前条第二項の規定により読み替えて適用される第十六条の規定により準備書及び同条の要約書を縦覧に供する場合には、これらの者が定める都市計画についての都市計画法第十七条第一項の都市計画の案と併せて縦覧に供し、前条第二項の規定により読み替えて適用される第二十七条の規定により同条に規定する評価書、要約書及び第二十四条の書面を縦覧に供する場合には、これらの者が定める都市計画についての同法第二十条第二項（同法第二十一条第二項において準用する場合及び同法第二十二條第一項の規定により読み替えて適用される場合を含む。）に規定する同法第十四条第一項の図書と併せて縦覧に供するものとする。

3 対象事業に係る都市計画を定める建設大臣は、前条第二項の規定により読み替えて適用される第十六条の規定により準備書及び同条の要約書を縦覧に供する場合には、建設大臣が定める都市計画についての都市計画法第十七条第一項の都市計画の案と併せて縦覧に供し、前条第二項の規定により読み替えて適用される第二十七条の規定により同条に規定する評価書、要約書及び第二十四条の書面を縦覧に供する場合には、当該評価書、要約書及び同条の書面を都道府県知事に送付し、当該都道府県知事に、建設大臣が定める都市計画についての同法第二十二條第一項の規定により読み替えて適用される同

法第二十条第二項（同法第二十一条第二項において準用する場合を含む。）に規定する同法第十四条第一項の図書の写しと併せてこれらを縦覧に供させるものとする。

4 都市計画決定権者は、前二項の規定により準備書を都市計画の案と併せて縦覧に供した場合において述べられた意見の内容が、当該準備書についての意見書と、当該準備書に係る都市計画の案についての都市計画法第十七条第二項（同法第二十一条第二項において準用する場合及び同法第二十二條第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）の規定による意見書のいずれに係るものであるかを判別することができないときは、そのいずれでもありとみなしてそれぞれの法律を適用する。

5 都市計画決定権者は、前条第一項の規定により環境影響評価その他の手続を行う場合には、同条第二項の規定により読み替えて適用される第二十五条第三項の規定による都市計画地方審議会への付議を、都市計画法第十八条第二項（同法第二十一条第二項において準用する場合及び同法第二十二條第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）の規定による都市計画地方審議会への付議と併せて行うものとする。（対象事業等を定める都市計画に係る手続に関する都市計画法の特例）

第四十二条 前条第二項又は第三項の規定により準備書を都市計画の案と併せて縦覧に供する場合における当該都市計画の案についての都市計画法第十七条第一項及び第二項（同法第二十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定の適用については、同法第十七条第一項中「二週間」とあるのは「一月間」と、同法第二十二條中「縦覧期間満了の日」とあるのは「縦覧期間満了の日の翌日から起算して二週間を経過する日」とする。

2 都市計画決定権者は、対象事業等を都市計画に定めようとするときは、都市計画法に定めるところによるほか、第四十条第二項の規定により読み替えて適用される第二十七条の評価書（次項において「評価書」という。）に記載されているところにより当該都市計画に係る対象事業の実施による影響について配慮し、環境の保全が図られるようにするものとする。

3 前項の都市計画について、都市計画法第十八条第三項（同法第二十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定による認可又は同法第十九条第一項（同法第二十一条第二項に

おいて準用する場合及び同法第二十二條第一項の規定により読み替えて適用される場合を含む。）の規定による承認（第四十五条において「都市計画認可」という。）を行うに当たっては、建設大臣又は都道府県知事（第四十五条において「都市計画認可権者」という。）は、評価書の記載事項及び第四十条第二項の規定により読み替えて適用される第二十四条の書面に基いて、当該都市計画につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない。

（対象事業の内容の変更を伴う都市計画の変更の場合の再実施）

第四十三条 第四十条第二項の規定により読み替えて適用される第二十七条の規定による公告を行った後に、都市計画決定権者が第四十条第二項の規定により読み替えて適用される第五十条第一項第二号に掲げる事項の変更に係る都市計画の変更をしようとする場合における当該事項の変更については、第三十一条第二項及び第三項の規定に基づいて経るべき環境影響評価その他の手続は、次項に定めるところにより、当該都市計画決定権者が当該事項の変更に係る事業者に代わるものとして、当該都市計画の変更をする手続と併せて行うものとする。

2 (略)

2 (事業者の行う環境影響評価との調整)

第四十四条 事業者が第五条の規定により方法書を作成してから第七条の規定による公告を行うまでの間において、当該方法書に係る対象事業等を都市計画に定めようとする都市計画決定権者が、当該方法書に係る対象事業第一種事業である場合にあっては事業者（事業者が既に第六条第一項の規定により当該方法書を送付しているときは、事業者及びその送付を受けた者）に、第二種事業である場合にあっては事業者並びに第四十条第一項の規定による届出を当該事業者から受理した者及び同条第二項の都道府県知事（事業者が既に第六条第一項の規定により当該方法書を送付しているときは、事業者並びに第四十条第一項の規定による届出を当該事業者から受理した者及び当該方法書の送付を受けた者）にその旨を通知したときは、当該都市計画に係る対象事業についての第四十条第一項の規定は、事業者がその通知を受けたときから適用する。この場合において、事業者は、その通知を受けた後、直ちに当該方法書を都市計画決定権者に送付しなければならない。

2 前項の場合において、その通知を受ける前に事業者が行った環境影響評価その他の手続は都市計画決定権者が行ったものとみなし、事業者に対して行われた手続は都市計画決定権者に対して行われたものとみなす。

3 事業者が第七条の規定による公告を行ってから第十六条の規定による公告を行うまでの間において、これらの公告に係る対象事業等を都市計画に定めようとする都市計画決定権者が事業者及び方法書又は準備書の送付を当該事業者から受けた者（これらの公告に係る対象事業が第一項の規定による届出を当該事業者から受理した者）にその旨を通知したときは、事業者は、当該対象事業に係る準備書を作成してない場合にあっては作成した後速やかに、準備書を既に作成している場合にあっては通知を受けた後直ちに、当該準備書を都市計画決定権者に送付するものとする。この場合において、当該都市計画に係る対象事業については、第四十条第一項の規定は、都市計画決定権者が当該準備書の送付を受けたときから適用する。

4 第二項の規定は、前項の規定による送付が行われる前の手続について準用する。

5 事業者が第十六条の規定による公告を行ってから第二十七条の規定による公告を行うまでの間において、第三項の都市計画につき都市計画法第十七条第一項の規定による公告が行われたときは、当該都市計画に係る対象事業については、引き続き第三章及び第四章の規定による環境影響評価その他の手続を行うものとし、第四十条第一項の規定は、適用しない。この場合において、事業者は、第二十七条の規定による公告を行った後、速やかに、都市計画決定権者に当該公告に係る同条の評価書（次条において「評価書」という。）を送付しなければならない。

（事業者が環境影響評価を行う場合の都市計画法の特例）

第四十五条 前条第五項の規定により評価書の送付を受けた都市計画決定権者は、同項の都市計画を定めようとするときに都市計画認可を要する場合には、都市計画認可権者に当該評価書を送付しなければならない。

2 （略）

（事業者の協力）

第四十六条 都市計画決定権者は、第二種事業を実施しようとする者又は事業者に対し、第三十九条から第四十一条まで、

第四十三条及び第四十四条に規定する環境影響評価その他の手続を行うための資料の提供、説明会への出席その他の必要な協力を求めることができる。

2 事業者のうち対象事業の実施を担当する国の行政機関（地方支分部局を含む。）の長、第二条第二項第二号ハに規定する法人その他の政令で定めるものは、都市計画決定権者から要請があったときは、その要請に応じ、必要な環境影響評価を行うものとする。

第二節 港湾計画に係る環境影響評価その他の手続（略）

第八章 雑則

（地方公共団体との連絡）

第四十九条 事業者等は、この法律の規定による公告若しくは縦覧又は説明会の開催について、関係する地方公共団体と密接に連絡し、必要があると認めるときはこれに協力を求めることができる。

（国の配慮）

第五十条 国は、地方公共団体（港湾管理者を含む。）が国の補助金等の交付を受けて対象事業の実施（対象港湾計画の決定又は変更を含む。）をする場合には、この法律の規定による環境影響評価その他の手続に要する費用について適切な配慮をするものとする。

（技術開発）

第五十一条 国は、環境影響評価に必要な技術の向上を図るため、当該技術の研究及び開発の推進並びにその成果の普及に努めるものとする。

（適用除外等）

第五十二条 この法律の規定は、放射性物質による大気の汚染、水質の汚濁（水質以外の水の状態又は水底の底質が悪化するを含む。）及び土壌の汚染については、適用しない。

2 第二章から第七章までの規定は、災害対策基本法（昭和三十六年法律第二百二十三号）第八十七条の規定による災害復旧の事業又は同法第八十八条第二項に規定する事業、建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）第八十四条の規定が適用される場合における同条第一項の都市計画に定められる事業又は同項に規定する事業及び被災市街地復興特別措置法（平成七年法律第十四号）第五条第一項の被災市街地復興推進地域において行われる同項第三号に規定する事業については、適用しない。

（命令の制定とその経過措置）

第五十三条 第二条第二項又は第三項の規定に基づく政令であつてその制定又は改廃により新たに対象事業となる事業（新たに第二種事業となる事業のうち第四条第三項第一号（第三十九条第二項の規定により読み替えて適用される場合を含む。）の措置がとられたものを含む。以下「新規対象事業等」という。）があるもの（以下この条及び次条第一項において「対象事業等政令」という。）の施行の際、当該新規対象事業等について、条例又は行政手続法（平成五年法律第八十八号）第三十六条に規定する行政指導（地方公共団体が同条の規定の例により行うものを含む。）その他の措置（以下「行政指導等」という。）の定めるところに従って作成された次の各号に掲げる書類（対象事業等政令の施行に際し次項の規定により指定されたものに限る。）があるときは、当該書類は、それぞれ当該各号に定める書類とみなす。

一 環境影響評価の項目を記載した書類であつて環境影響を受ける範囲であると認められる地域を管轄する地方公共団体の長（以下この項において「関係地方公共団体の長」という。）に対する送付、縦覧その他の第三者の意見を聴くための手続を経たものであると認められるもの 第七条の手続を経た方法書

二 前号に掲げる書類に対する環境の保全の見地からの意見の概要を記載した書類であつて関係地方公共団体の長に対する送付の手続を経たものであると認められるもの 第九条の手続を経た同条の書類

三 関係地方公共団体の長が第一号に掲げる書類について環境の保全の見地からの意見を述べたものであると認められる書類 第十条第一項の書類

四 環境影響評価の結果について環境の保全の見地からの一般の意見を聴くための準備として作成された書類であつて第十六条の公告及び縦覧並びに第十七条第一項又は第四項後段の規定による周知のための措置に相当する手続を経たものであると認められるもの 第十六条及び対十七条の手続を経た準備書

五 前号に掲げる書類に対する環境の保全の見地からの意見の概要を記載した書類であつて関係地方公共団体の長に対する送付の手続を経たものであると認められるもの 第十九条の手続を経た同条の書類

六 関係地方公共団体の長が第四号に掲げる書類について環境の保全の見地からの意見を述べたものであると認められる書類 第二十条第一項の書面

七 前号の意見が述べられた後に第四号に掲げる書類の記載事項の検討を行った結果を記載したものであると認められる書類 第二十一条第二項の評価書

八 関係する行政機関の意見が述べられる機会が設けられており、かつ、その意見を勘案して第四号又は前号に掲げる書類の記載事項の検討を行った結果を記載したものであると認められる書類 第二十六条第二項の評価書

九 第二十七条の公告に相当する公開の手續を経たものであると認められる書類 同条の手續を経た評価書

2 前項各号に掲げる書類は、当該書類の作成の根拠が条例又は行政指導等（地方公共団体に係るものに限る。）であるときは環境庁長官が当該地方公共団体の意見を聴いて、行政指導等（国の行政機関に係るものに限る。）であるときは主務大臣が環境庁長官（第一種事業若しくは第二種事業が市街地開発事業として都市計画法の規定により都市計画に定められる場合における当該第一種事業若しくは第二種事業又は第一種事業若しくは第二種事業に係る施設が都市施設として同法の規定により都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る第一種事業若しくは第二種事業について当該都市計画を定める都市計画決定権者が環境影響評価その他の手續を行うものとする旨を定める行政指導等）に協議して、それぞれ指定するものとする。

3 前項の規定による指定の結果は、公表するものとする。

4 (略)

第五十四条 新規対象事業等であつて次に掲げるもの（第一号から第四号までに掲げるものにあつては、対象事業等政令の施行の日（以下この条において「政令施行日」という。）以後その内容を変更せず、又は事業規模を縮小し、若しくは政令で定める軽微な変更その他の政令で定める変更のみをして実施されるものに限る。）については、第二章から第七章までの規定は、適用しない。

一 第二条第二項第二号イに該当する事業であつて、政令施行日前に免許等が与えられ、又は特定届出がなされたもの
二 第二条第二項第二号ロに該当する事業であつて、政令施行日前に同号ロに規定する国の補助金等の交付の決定がな

されたもの

三 前二号に掲げるもののほか、法律の規定により定められる国の計画で政令で定めるものに基づいて実施される事業であつて、政令施行日前に当該国の計画が定められたもの

四 前二号に掲げるもののほか、政令施行日前に都市計画法第十七条第一項の規定による公告が行われた同法の都市計画に定められた事業（当該都市計画に定められた事業（当該都市計画に定められた都市施設に係る事業を含む。以下同じ。））

五 前二号に掲げるもののほか、第二条第二項第二号ハからホまでに該当する新規対象事業等であつて、政令施行日から起算して六月を経過する日までに実施されるもの

2 前項の場合において、当該新規対象事業等について政令施行日前に条例の定めるところに従つて前条第一項各号に掲げる書類のいずれかが作成されているときは、第六十条の規定にかかわらず、当該条例の定めるところに従つて引き続き当該事業に係る環境影響評価その他の手續を行うことができる。

3 第一項各号に掲げる事業に該当する事業であつて、政令施行日以後の内容の変更（環境影響の程度を低減するものとして政令で定める条件に該当するものに限る。）により新規対象事業等として実施されるものについては、第二章から第七章までの規定は、適用しない。

第五十五条 前条第一項各号に掲げる事業に該当する新規対象事業等を実施しようとする者は、同項の規定にかかわらず、当該新規対象事業等について、第五十五条から第二十七条まで又は第十一号から第二十七条までの規定の例による環境影響評価その他の手續を行うことができる。

2 第二十八条から第三十一条まで及び第三十二条第二項の規定は、前項の規定により環境影響評価その他の手續を行う対象事業について準用する。この場合において、これらの規定中「事業者」とあるのは、「第五十五条第一項に規定する新規対象事業等を実施しようとする者」と読み替へるものとする。

第五十六条 前二号に定めるものほか、この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的の必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる。

（政令への委任）
第五十七条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、政令で定める。

（主務大臣等）

第五十八条 この法律において主務大臣は、次の各号に掲げる事業及び港湾計画の区分に応じ、当該各号に定める大臣とする。

一 第二条第二項第二号イに該当する事業 免許等又は特定届出に係る事務を所掌する主任の大臣

二 第二条第二項第二号ロに該当する事業 交付決定権者の行う決定に係る事務を所掌する主任の大臣

三 第二条第二項第二号ハに該当する事業 法人監督者が行う監督に係る事務を所掌する主任の大臣

四 第二条第二項第二号ニに該当する事業 当該事業の実施に関する事務を所掌する主任の大臣

五 第二条第二項第二号ホに該当する事業 当該事業の実施に関する事務を所掌する主任の大臣及び当該事業に係る同号ホの免許、特許、許可、認可若しくは承認又は届出に係る事務を所掌する主任の大臣

六 港湾計画 運輸大臣

2 この法律において、主務省令とは主務大臣の発する命令（主務大臣が総理府の外局長であるときは、総理府令）とし、主務省令・建設省令とは主務大臣（主務大臣が総理府の外局長であるときは、内閣総理大臣）及び建設大臣の発する命令（主務大臣が建設大臣であるときは、建設大臣の発する命令）とする。

（他の法律との関係）
第五十九条 第二条第二項第一号ホに掲げる事業の種類に該当する第一種事業又は第二種事業に係る環境影響評価その他の手續については、この法律及び電気事業法の定めるところによる。

（条例との関係）
第六十条 この法律の規定は、地方公共団体が次に掲げる事項に関し条例で必要な規定を定めることを妨げるものではない。

一 第二種事業及び対象事業以外の事業に係る環境影響評価その他の手續に関する事項

二 第二種事業又は対象事業に係る環境影響評価についての当該地方公共団体における手續に関する事項（この法律の規定に反しないものに限る。）

（地方公共団体の施策におけるこの法律の趣旨の尊重）
第六十一条 地方公共団体は、当該地域の環境に影響を及ぼす

事業について環境影響評価に関し必要な施策を講ずる場合において、この法律の趣旨を尊重して行うものとする。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して二年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

- 一 第一条、第二条、第四条第十項、第十三条、第三十九条第一項及び第二項(第四十条第十項に係る部分に限る。)、第四十八条第一項及び第二項(第十三条に係る部分に限る。)、第五十八条並びに附則第八条の規定 公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日
- 二 第四条第三項(同項の主務省令に係る部分に限る。以下この号において同じ。)、及び第九項(同項の主務省令に係る部分に限る。以下この号において同じ。)、第六条第一項(同項の主務省令に係る部分に限る。)、及び第七項(同項の総理府令に係る部分に限る。)、第八項(同項の総理府令に係る部分に限る。)、第十一項(同項の主務省令に係る部分に限る。以下この号において同じ。)、及び第三項、第十二条第一項(同項の主務省令に係る部分に限る。以下この号において同じ。)、及び第二項、第三十九条第二項(第四十条第三項及び第九項に係る部分に限る。)、第四十条第二項(第五十一条第一項及び第三項並びに第十二条第一項及び第二項に係る部分に限る。)、次条第二項及び第三項並びに第四項(同条第二項及び第三項に係る部分に限る。)、並びに附則第五条の規定 公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日

(経過措置)

第二条 この法律の施行の際、当該施行により新たに対象事業となる事業(新たに第二種事業となる事業のうち第四條第三項第一号(第三十九条第二項の規定により読み替えて適用される場合を含む。))の措置がとられたものを含む。について、条例又は行政指導等の定めるところに従って作成された次の各号に掲げる書類(この法律の施行に際し次項の規定により指定されたものに限る。があるときは、当該書類は、それぞれ当該各号に定める書類とみなす。

- 一 第五十三条第一項第一号に掲げる書類 第七条の手續を

経た方法書

二 第五十三条第一項第二号に掲げる書類 第九条の手續を

経た同条の書類

三 第五十三条第一項第三号に掲げる書類 第十条第一項の書類

四 第五十三条第一項第四号に掲げる書類 第十六条及び第十七条の手續を経た準備書

五 第五十三条第一項第五号に掲げる書類 第十九条の手續を経た同条の書類

六 第五十三条第一項第六号に掲げる書類 第二十条第一項の書類

七 第五十三条第一項第七号に掲げる書類 第二十一条第二項の評価書

八 第五十三条第一項第八号に掲げる書類 第二十六条第二項の評価書

九 第五十三条第一項第九号に掲げる書類 第二十七条の手續を経た評価書

- 2 前項各号に掲げる書類は、当該書類の作成の根拠が条例又は行政指導等(地方公共団体に係るものに限る。であるときは環境庁長官が当該地方公共団体の意見を聴いて、行政指導等(国の行政機関に係るものに限る。であるときは主務大臣が環境庁長官(第一種事業若しくは第二種事業が市街地開発事業として都市計画法の規定により都市計画に定められる場合における当該第一種事業若しくは第二種事業又は第一種事業若しくは第二種事業に係る施設が都市施設として同法の規定により都市計画に定められる場合における当該都市計画に係る第一種事業若しくは第二種事業について当該都市計画を定める都市計画決定権者が環境影響評価その他の手續を行うものとする旨を定める行政指導等)にあっては、建設大臣が主務大臣及び環境庁長官)に協議して、それぞれ指定するものとする。
- 3 前項の規定による指定の結果は、公表するものとする。
- 4 前三項(第一項第一号から第三号まで及び第八号を除く。)の規定は、この法律の施行により新たに第四十八条第一項の対象港湾計画となる港湾計画について準用する。(以下略)
- 第三条 第一種事業又は第二種事業であつて次に掲げるもの(第一号から第四号までに掲げるもの)にあっては、この法律の施行の日(以下この条において「施行日」という。以後その内容を変更せず、又は事業規模を縮小し、若しくは政令で定め

る軽微な変更その他の政令で定める変更のみをして実施されるものに限る。))については、第二章から第七章までの規定は、適用しない。

一 第二条第二項第二号イに該当する事業であつて、施行日前に免許等が与えられ、又は特定届出がなされたもの

二 第二条第二項第二号ロに該当する事業であつて、施行日前に同号ロに規定する国の補助金等の交付の決定がなされたもの

三 前二号に掲げるもののほか、高速自動車国道法(昭和三十三年法律第七十九号)第五条第一項に規定する整備計画その他法律の規定により定められる国の計画で政令で定めらるるものに基づいて実施される事業であつて、施行日前に当該国の計画が定められたもの

四 前三号に掲げるもののほか、施行日前に都市計画法第十四条第一項の規定による公告が行われた同法の都市計画に定められた事業

五 前二号に掲げるもののほか、第二条第二項第二号ハからホまでに該当する第一種事業又は第二種事業であつて、施行日から起算して六月を経過する日までに実施されるもの

2 前項の場合において、当該第一種事業又は第二種事業について施行日前に条例の定めるところに従つて第五十三条第一項各号に掲げる書類にいずれかが作成されているときは、第六十条の規定にかかわらず、当該条例の定めるところに従つて引き続き当該事業に係る環境影響評価その他の手續を行うことができる。

3 第一項各号に掲げる事業に該当する事業であつて、施行日以後の内容の変更(環境影響の程度を低減するもの)として政令で定める条件に該当するものに限る。))により第一種事業又は第二種事業として実施されるものについては、第二章から第七章までの規定は、適用しない。

第四条 前条第一項各号に掲げる事業に該当する第一種事業又は第二種事業を実施しようとする者は、同項の規定にかかわらず、当該事業について、第五条から第二十七条まで又は第二十一条から第二十七条までの規定の例による環境影響評価その他の手續を行うことができる。

2 第二十八条から第三十一条まで及び第三十二条第二項の規定は、前項の規定により環境影響評価その他の手續を行う対象事業について準用する。(以下略)

第五条 この法律の施行後に事業者となるべき者は、附則第一

- 条第二号に掲げる規定の施行後この法律の施行前において、
 第五条から第十二条までの規定の例による環境影響評価その
 他の手続を行うことができる。
- 2 前項に規定する者は、同項の規定により環境影響評価その
 他の手続を行うこととしたときは、遅滞なく、総理府令で定
 めるところにより、その旨を主務大臣に届け出るものとする。
 - 3 前項の規定による届出を受けた主務大臣は、遅滞なく、そ
 の旨を公告するものとする。
 - 4 前項の規定による公告がされた場合において、第一項に規
 定する者が第五条から第十二条までの規定の例による環境影
 響評価その他の手続を行ったときは、この法律の施行後に関
 係都道府県知事又は関係市町村長となるべき者は、当該規定
 の例による手続を行うものとする。
 - 5 前項の規定による手続が行われた対象事業については、当
 該手続は、この法律の相当する規定により施行日に行われた
 ものとみなす。
 - 6 前各項の規定は、この法律の施行後に第四十条第一項の規
 定により環境影響評価その他の手続を事業者に代わるものと
 して行う都市計画決定権者となるべき者について準用する。
 (以下略)
- (政令への委任)
- 第六条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法
 律の施行に関し必要な経過措置に関する事項は、政令で定め
 る。
- (検討)
- 第七条 政府は、この法律の施行後十年を経過した場合におい
 て、この法律の施行の状況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。
 (環境庁設置法の一部改正)
- 第八条 (略)

環境影響評価法案の概要と対象事業

1. 環境影響評価は事業者が行い、その結果を国が許認可等に反映させる。
2. 対象事業は、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそ
 れのあるもの及びこれに準ずるもの。
 現行閣議決定要綱より対象事業を拡大。(発電所を追加)
3. できる限り早い段階から環境配慮を行う。(現在の手続の前段階にス
 クリーニング・スコーピング手続を導入)
4. 環境影響評価後のフォローアップの措置(環境影響の事後調査及び
 対策)を必要に応じ評価書に記載することとした。
5. 法の対象事業については、地方公共団体の一連の手続は適用されな
 いが、手続の各段階で地方公共団体の意見を反映する仕組みとした。
6. 対象事業が都市計画に定められる場合は、都市計画決定権者が事業
 者に代わって、都市計画手続に併せて行う特例を措置する。

(注) 1. スクリーニング手続

一定の規模未満の事業についても、環境影響評価の対象とするか否
 かを個別の事業ごとに判断する手続。

2. スコーピング手続

環境影響評価の調査の実施前に、調査等に関する情報を地方公共団
 体や住民・専門家等に提供し、意見を幅広く聴いて、具体的な調査項
 目等の設定を事業者が個別に判断する手続。

現行閣議決定要綱の対象事業

- ① 高速自動車国道、一般国道
 その他の道路の新設、改築
- ② ダムの新築、その他の河川
 工事
- ③ 鉄道の建設、改良
- ④ 飛行場の設置、その施設の
 変更
- ⑤ 埋立、干拓
- ⑥ 土地区画整理事業
- ⑦ 新住宅市街地開発事業
- ⑧ 工業団地造成事業
- ⑨ 新都市基盤整備事業
- ⑩ 流通業務団地造成事業
- ⑪ 特別の法律により設立され
 た法人によって行われる土地
 の造成
- ⑫ 上記に準ずるものとして主
 務大臣が環境庁長官と協議し
 て定める事業

環境影響評価法案の対象事業

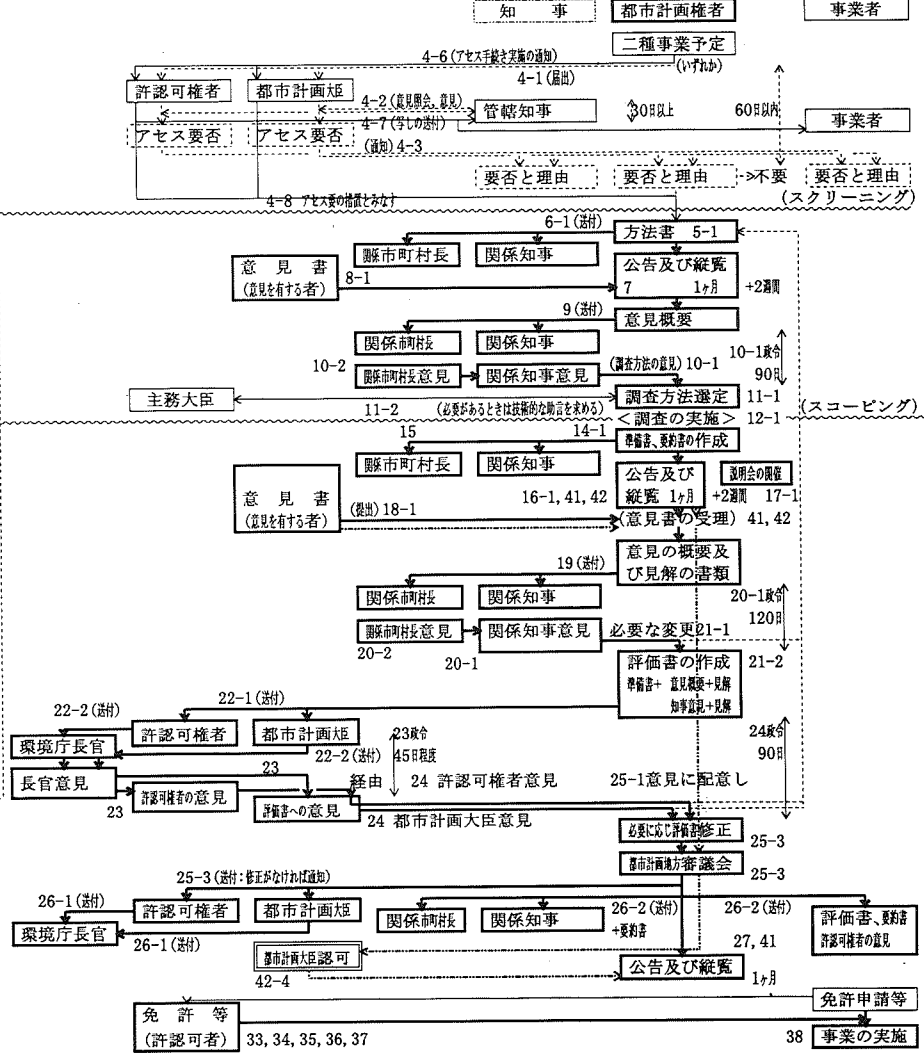
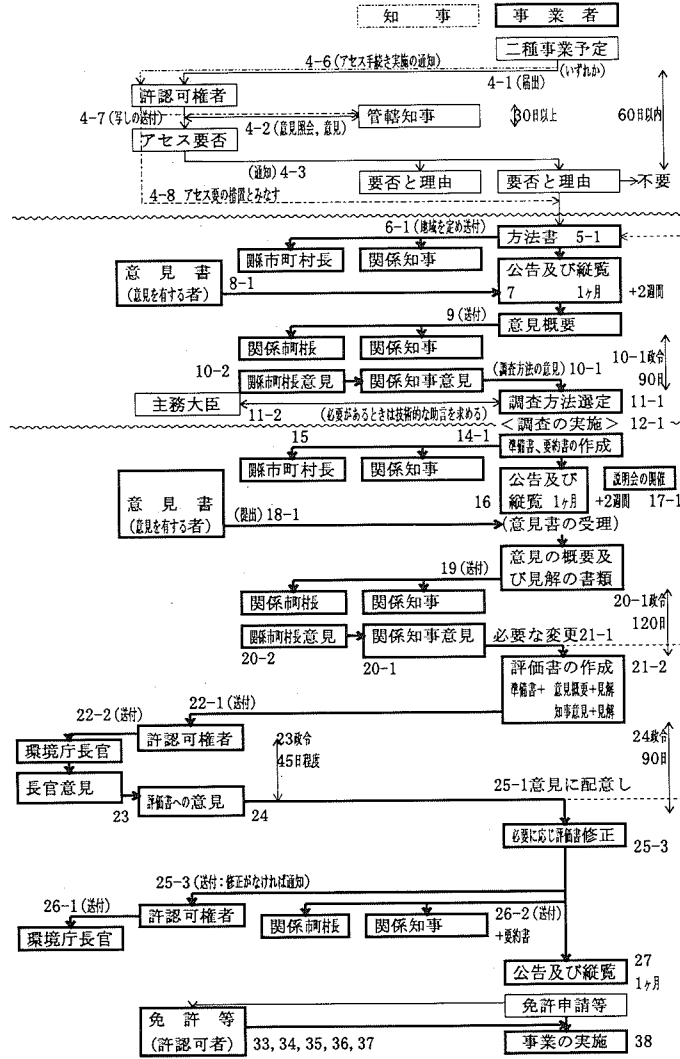
- ① 高速自動車国道、一般国道
 その他の道路の新設、改築
- ② ダムの新築、堰の新築、そ
 の他の河川工事
- ③ 鉄道及び軌道の建設、改良
- ④ 飛行場及びその施設の設置
 又は変更
- ⑤ 発電所の設置又は変更
- ⑥ 一般廃棄物及び産業廃棄物
 の最終処分場の設置又は変更
- ⑦ 埋立、干拓
- ⑧ 土地区画整理事業
- ⑨ 新住宅市街地開発事業
- ⑩ 工業団地造成事業
- ⑪ 新都市基盤整備事業
- ⑫ 流通業務団地造成事業
- ⑬ 上記に準ずるものとして政
 令で定める事業

⑥は、従来「埋立」に含まれて
 いたもの

(注) 〃は、建設省所管事業が含
 まれるもの

「環境影響評価法における環境影響評価の手続きの主要な流れ」

〔都市計画特例：知事決定、大臣認可〕



土地区画整理事業による 道路の改築工事

熊本県土木部道路維持課

一 はじめに

熊本県は、九州の中央に位置し、九州各県の主要都市とは直線距離で約一〇〇km圏にある。北部に筑肥山地、北東部に阿蘇火山、東部に高峻な九州山地が走り、西部は有明海・八代海に面している。天草諸島は大小一二〇余の島からなり、県土の約八割を山地が占めている。面積は七、四〇二km²で、国土の二%弱を占め全国第一五位の広さとなっている。人口は一八五万九、七九三人で全国第二二位である。人口の約四割は熊本市周辺に集中しており、九四市町村のうち、五四市町村が過疎地域に指定されている。

本県では、全ての人が二一世紀に向けて、志を高く持ち、能力をいかしながら、自分らしいライフスタイルで彩り豊かな生活をつくっていくことを基本目標とする熊本県総合計画「ゆたかさ多彩『生活創造』くまもと」を策定し、県民一人一人が自立し、互いに助け合い、励まし合う「優しくくまもと」づくりと豊かな自然環境の中で、力強い県勢の発展を遂げる。「躍動するくまもと」を築く確かな基盤づくりに取り組んでいる。

交通体系の整備については、均衡ある県土づくりを進めるため、熊本空港や熊本都市圏

と県内主要都市間とを九〇分で結ぶ「九十分構想」の推進や主要都市間を結ぶ幹線道路の整備及び圏域内交通網の整備等により、県内幹線道路網をさらに強化していくこととしている。

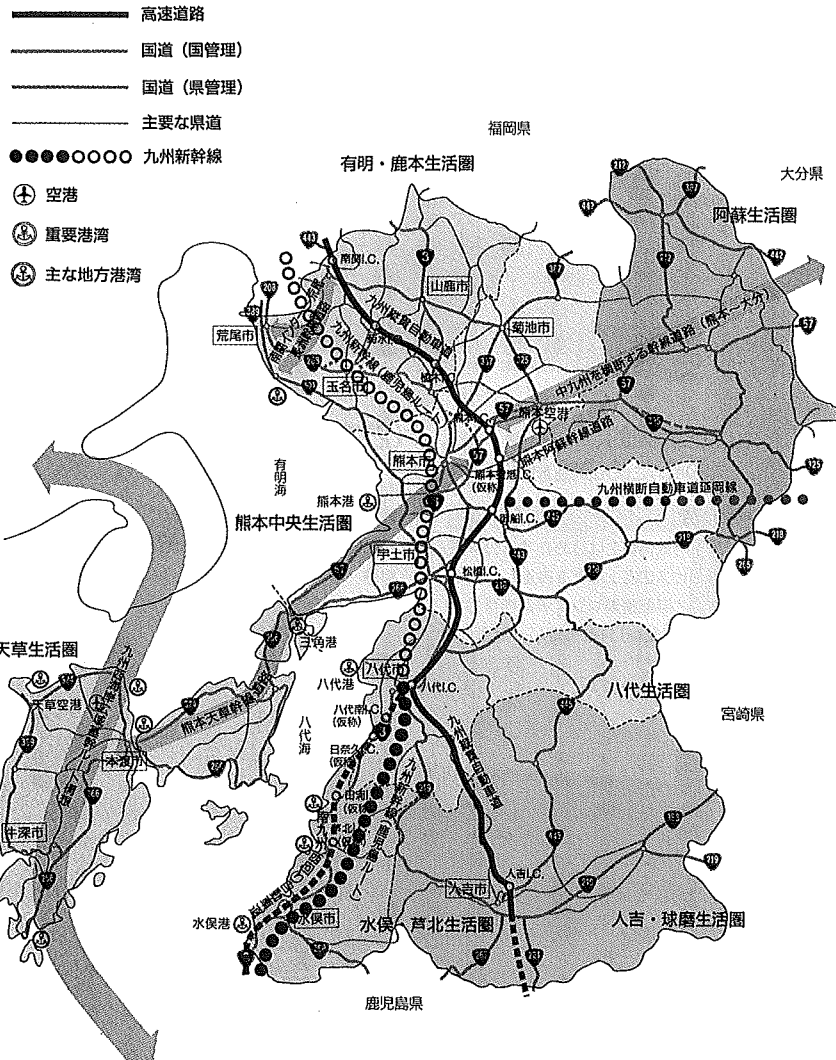
二 熊本県の道路の現況

本県の道路網は、九州縦貫自動車道（延長一一八km）を基幹にして、県内を南北に走る国道三号、東西に走る国道五七号及び国道二〇八号の建設省直轄国道（延長二七〇km）を骨格として、県管理の国道が二〇路線（延長九七三km）、主要地方道五五路線（一、一八一km）、一般県道一九二路線（二、八二四km）及び県内九四市町村が管理する市町村道（延長一九、八九六km）によって構成され、その全道路延長は二四、二六三kmである。このうち県が管理する道路の延長は三、九七八kmで、これを一一の土木事務所が管理しているが、その改良率は全国平均と比較すると低い状況にある。

高速道路の整備については、九州縦貫自動車道では、全線四車線化（現在、肥後トンネル（延長約六・三km）の区間のみ対面通行となっている。）や益城熊本空港インターチェンジの早期完成に向けて工事が進められており、

熊本県の道路網

道路種別	熊本県(平成8年4月1日現在)			全国(平成7年4月1日現在)	
	路線数	実延長(km)	シェア(%)	実延長(km)	シェア(%)
高速道路	1	118.2	0.5	5,677.2	0.5
一般国道	23	1,243.2	5.1	53,327.3	4.7
指定区間	3	269.9	1.1	21,200.6	1.9
"外	20	973.3	4.0	32,126.7	2.8
県道	247	3,005.0	12.4	125,511.6	11.0
主要地方道	55	1,181.3	4.9	57,040.0	5.0
一般県道	192	1,823.7	7.5	68,471.6	6.0
市町村道	33,580	19,896.7	82.0	957,791.9	83.8
合計	33,851	24,263.1	100	1,142,308.0	100

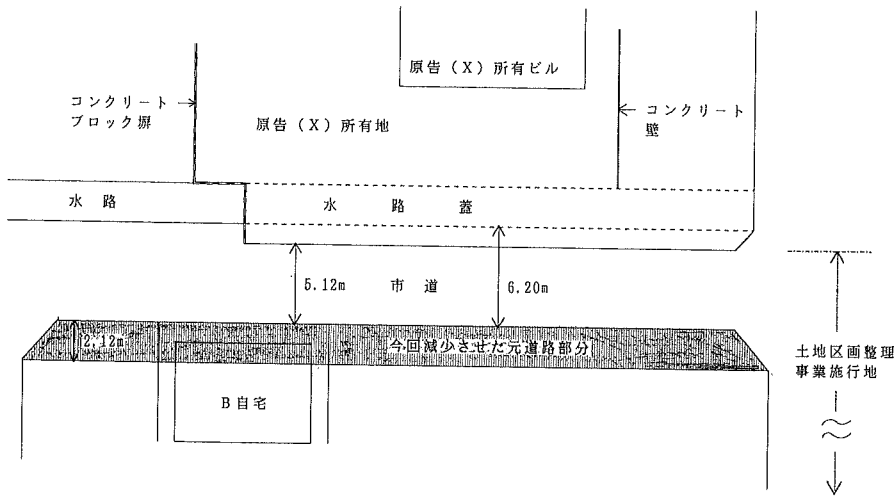


総合交通体系図

また、南九州西回り自動車道では、八代〜日奈久の区間が建設中であり、九州横断自動車道延岡線については、御船〜矢部区間が整備計画区間となっている。また、地域高規格道路の整備については、路線の指定や区間の指

定を受け整備を行うこととしている。現道の維持管理については、日常の点検パトロールや危険箇所等の点検整備等を実施しており、車上からのパトロールでは十分な点検

ができない場合は、徒歩による点検を実施しているが、維持修繕工事については、厳しい財政の中で、効率的な事業執行が求められる。



係争地付近図

三 土地区画整理事業による道路の 改築工事をめぐっての話題

先般、道路の工事にかかわる訴訟で、原告請求棄却の判決があり、原告の控訴取り下げにより判決が確定した事件の概要について紹介する。

この道路は市道であるが、市が行った土地区画整理事業の一環としての道路幅員減少工事に対する手続きの違法性と妨害排除請求権の存在の有無が争われた事件であり、他の道路管理者の参考になると思われる。また、裁判外において、原告から県知事に対して道路法第七十五条に基づく監督処分を要求もなされており、併せて紹介する。

(1) 市道使用妨害排除請求事件

熊本地裁平成七年(ワ)第一〇四号
平成八年(ワ)第一一一号
平成九年二月六日判決
原告請求棄却、控訴取下、確定

この事件は、A市が進めている土地区画整理事業に伴い市道の幅員を減少させたことで、「道路使用の自由権が不当に侵害された」として、沿道の土地区画整理区域外の住民(原告X)が、A市及び仮換地処分を受け元道路

敷部分に家屋を新築したBを相手取り、市道の使用妨害の排除を求めた訴訟である。

① 原告の主張

A市は、道路法第十八条所定の道路区域の変更の手続きを経ることなく、平成七年三月頃から、アスファルトをはがし、側溝を移設する等の道路の幅員を減少させる工事を開始し、本件道路の通行可能な道路部分の幅員を約八メートルから約五・二メートルに減少させた。しかし、右道路幅員減少工事につき道路法第十八条所定の手続きがとられていない以上、本件各土地は、道路法上は依然として本件道路の道路敷の一部である。

被告らは、本件道路の道路敷である本件各土地の上に工作物を設置し、当該部分の人間の通行を妨害している。これは、道路法に違反する違法な行為である。

被告らは、昭和三十七年三月二十六日付け建都区阪第七号大阪市都市計画局長あて建設省都市局区画整理課長回答を根拠として、「土地区画整理事業による道路の新設又は改築工事によって道路の区画に変更が生じる場合は、道路の改築工事が終了し、道路を道路管理者に引き継いで一般交通の用に供するまでに、道路法第十八条の手続き

をすれば足りうる。」旨主張している。

しかし、道路の「新設」とは道路法上の道路を新たに設けることをいい、「改築」とは既設の道路法上の道路の効用、機能等を原状より良くするための工事をいうのであって、いずれも道路の機能向上を目的とし、住民の便益に資するための工事を指す。道路幅員減少工事は、これらとは逆に、道路機能を低下させ、住民に不便を強いるものである。したがって、本件のような道路の幅員を減少させる工事の場合には、右回答は該当しない。

むしろ、右回答は、道路の区域の変更を伴う工事は、道路法上の路線の認定及び区域の決定変更等を経なければ行うことができず、かつ、これらの手続きは工事に着手する前にされなければならないとの原則を前提として、前記のような新設及び改築工事についての例外を述べたものにすぎない。そうすると、道路の幅員を減少させる工事については、土地区画整理法上の手続きとは別に道路法上の手続きを履践しなければならぬのみならず、その道路法上の手続きは工着手前に行わなければならないことになる。したがって、道路法第十八条の所定の手続きを経ずに行われた前記道路

幅員減少工事は違法である。

原告土地は、水路をはさんで、約三〇メートルにわたり接着しており、そのうち約二五メートルは、水路上に設置したコンクリート蓋によって本件道路から直接通行が可能なる状況にある。原告にとって、本件道路は、原告建物を貸しビルとしてその事業に供するうえで、欠くことのできない存在である。

本件道路は、A市が道路幅員減少工事を始める前は、幅員が約八メートルであったため、二車線分の道路が確保され、原告土地の前では普通自動車と大型トレーラーや大型トラックが容易にすれ違うことができた。ところが、A市の道路幅員減少工事により、実質上の幅員が五・一二メートルに狭められたため、普通自動車同士がすれ違うことさえ不可能になり、道路交通上の安全性の面で危険が増大し、かつ、自動車による原告土地及び原告建物の利用が著しく不便になった。

現代社会において、各種四輪自動車の使用は必須なものである。さらに、住宅地区ならともかく、商工業地区にあっては、道路の幅員を二車線分確保することは、道路交通法の安全はもとより、経済活動の円滑化

の面からしても、必要不可欠である。ところが、A市による道路幅員減少工事後、被告らが本件各土地上に工作物等を設置したことにより、原告は、自動車による通行が不便になり、経済活動においても多大な不便を強いられている。被告らの右行為は、通行の自由権を侵害する違法なものである。

なお、地方公共団体は、公道の管理者として、これを一般交通の便宜に供するため、道路本来の機能を発揮させるよう積極的に道路としての形態を整え、これを常に良好な状態に維持管理する義務を負っているのであるから、地方公共団体による通行の妨害は、私人による場合に比べて格段にその違法性が高いといふべきである。したがって、A市が道路の自由な通行を妨害している本件においては、仮にその妨害の態様が軽微であっても、これを放置することは許されず、直ちに妨害排除義務が生じると解されるべきである。

② 被告A市の主張

A市が右土地区画整理事業の一環として本件道路の幅員を減少させる工事をしたことは認めるが、その結果、従来は道路として通行可能な道路部分の幅員が約八メートルあったものが、工事後六・二メートルに減

少したに過ぎない。

・本件道路は、区画整理事業の施行地区内の道路である。土地区画整理法に基づく土地区画整理事業による道路の新設又は改築工事によって道路の区画に変更が生じた場合、道路法第十八条所定の手続きは、道路の改築工事等が終了し、道路を道路管理者に引き継ぐまでに行えばよいとされており（昭和三十七年三月二十六日建都区阪第七号大阪市計画局長あて建設省都市局区画整理課長回答）、また、道路を道路管理者に引き継ぐのは、換地処分公告後に行えば足りるとされている。本件区画整理事業は、また、換地処分の公告段階には至っていないから、現時点で道路法第十八条所定の手続きがとられていなくとも、そこに何らの違法はない。

・原告は、本件道路付近は交通量が多く、渋滞が頻発すると主張しているが、当市は、当然に現代のモータリゼーションの状況に対応するための都市計画道路網を整備し、通過交通の誘導を図っている。その中で、本件道路は、生活道路としての機能に重点を置いた交通体系を形成している。このことは、本件道路の交通量を減少させ、地域の交通安全を目指すものである。

③ 裁判所の判断

原告が主張する事実上の主張（本件道路の幅員の減少とその違法性）が真実に合致し、かつ、法律上の主張がそのとおり解すべきものであると仮定しても、なお、原告の本件請求は理由がないというべきである。その理由は次のとおりである。

・原告の本件請求は、通行の自由権に基づくものである。この通行の自由権は、公法関係から由来するものであって、元来は公法上の規制に基づく反射的利益にすぎない。しかし、ある道路を通行することが日常生活にとって欠くことのできないものである場合には、その通行に対する妨害から私法上も保護されなければならない。この妨害の排除の根拠として私法上認められるものが、通行の自由権なのである。このような通行の自由権の性質からすると、この自由権に基づく妨害排除請求権が認められるためには、単に道路の通行について公法上の規制に反した違法な妨害が生じているというだけでは足りず、その妨害によって請求者の日常生活が著しく困難になるほどに重大な通行上の障害が生じていることが必要であると解される（もともと、現在の一般的な生活状況に照らすと、ここにいう日常

生活は、自動車の利用を前提としたものと解すべきである。）

・そこで、以下、原告の主張するとおり本件道路の幅員が違法に約八メートルから約五・一二メートルに狭められたと仮定したうえで、これによって、原告に妨害排除請求権が肯定されるほどに重大な通行上の障害が生じているかどうかについて検討する。

原告の主張に基づく本件道路の現在の幅員（約五・一二メートル）は、建築基準法第四十二条第一項で定める道路の最低の幅員である四メートルを超えている。同条の規定は、道路に接する敷地の利用に支障がないようにとの観点から規定されたものであるから、同条第一項の要件を満たす道路については、特に防火上、避難上及び交通上において隣接する敷地の利用に支障がない（通行が可能であり、災害時の避難や消防活動に差し障りがない）構造を備えていると推認することが許されるといえる。したがって、幅員が四メートルを超える本件道路についても、これに（水路をはさんで）接する原告土地の利用に重大な支障は生じないものと推認できる。

原告の主張する約一・七メートルの車幅（普通自動車の車幅）を前提にしても、約五・一二メートルという道路の幅員は、速度を落とさずすれば、普通自動車が十分に離合し、対面交通できる幅員であると認められる。この事實は、計算上も（道路の幅員五・一二メートルと自動車二台分の車幅合計三・五メートルとの差は、一・六二メートルである。二台の自動車離合する際の自動車同士の間隔と二台の自動車の外側に必要となる空間の幅とを考慮すると、この数値は、決して余裕をもって離合できるといえる数値ではないが、二台ともが速度を落とし、慎重な運転をしさえすれば十分に離合が可能な数値であるといえる。）、また、検証の結果に基づいても、そのように認めることができる。

原告は、本件道路の幅員が狭くなったことよって不便を被っていると主張するが、その不便はもっぱら大型トラックなどが通行する際に生じるものと認められる。そして、証拠によれば、本件道路を大型のトラックなどが通行する事態は、必ずしも頻繁に生じているものではないと認められる。

以上のような事情を考慮すると、本件においては、原告に妨害排除請求権が肯定されるほどに重大な通行上の障害が生じていると認めることはできない。

なお、原告は、地方公共団体である被告A市が道路の通行を妨害するときは、たとえ妨害の態様や程度が軽微であっても、その違法性が高いので、妨害排除請求権が認められるべきであると主張する。

しかし、通行の自由権の性質が前記で述べたようなものであることからすると、右自由権に基づく妨害排除請求が認められるためには、本件道路の幅員が減少したことよって原告にどのような障害が生じているかという点こそが重要である。この点について前記のとおり認められる以上、本件道路の道路管理者が被告A市の市長であるという点を考慮しても、原告に妨害排除請求権を肯定することはできない。

(2) 道路法第七十五条に基づく監督処分

是非

当該事件に並行して原告(X)は、裁判外で、知事に対して、道路法第七十五条の規定に基づく監督権の発動を要望した。

要望内容は、「知事はA市に対して、道路法

第七十五条の規定に基づき道路の原状回復の措置を執るよう命ぜよ。」というものであった。

道路法第七十五条第一項では、都道府県知事の監督権限として、市町村道（指定市道以外）に関し、それぞれの道路管理者に対して、その処分の取消、変更その他必要な処分を命じ、又はその工事の中止、変更、施行若しくは道路の維持のため必要な措置をすることを命ずることができるとなっている。

また、監督権発動の要件としては、法令等に対する違法又は事務の懈怠がある場合、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために特に必要があると認められる場合と規定されている。

要望に対応すべく事実関係の調査を行った結果、A市が主張しているとおりの事実関係であった。

県としては、道路使用の自由権の侵害になつているかどうかについては、裁判が継続している状況の中で判断する立場にないとして、道路法に規定する手続きの懈怠について検討を行ったが、土地区画整理法と道路法の実務において関係官庁のそれぞれの法律の解釈に相違があり、監督権の発動については、消極的に解すべきであるとの判断に至った。

しかし、法解釈上の相違がある以上、今後
も実務担当課として問題点が残ることとなっ
た。

問題点は、土地区画整理法が道路法の特別
法であるかということである。

土地区画整理事業担当課は、「土地区画整理
法による土地区画整理事業において、道路を
改廃する場合にも土地区画整理法の規定に従
って行われる限り、道路法の規定の適用は排
除されるものと解される。したがって、道路
法第二十四条（承認工事）による道路管理者
の承諾又は同法第十条第三項（路線の廃止）
の手續きをとらなければその工事を行うこと
ができないというものではない。」（昭和三十
七年九月五日付け建都区静都第十七号建設省都
市局区画整理課長から沼津市長あての回答）
により取り扱うべきものであるとの解釈をと
っている。一方、道路法担当課としては、「土
地区画整理法第三条若しくは第三条の二の規
定に基づく土地区画整理事業として道路に関
する工事を行う場合には、その権限に関する
明文を欠くので、本条（道路法第二十四条）
の適用を受けるものと解さざるを得ない。」（道
路法令研究会・編著「道路法解説」一二二五ペ
ージ、大成出版社発行）と同様な解釈をとっ
ているため、行政内部において、解釈及び取

扱いの不統一が生じているのが現状である。
関係当局におかれては、早急な解釈の統一
や必要に応じて法整備を図られるようお願い
するものである。

四 おわりに

本年五月〜六月にかけて「男子世界ハンド
ボール選手権大会」が、世界二四カ国からの
参加を得て、熊本市のパークドームを中心
に県内四カ所で開催されました。選手の超人的
なプレーとハンドボールの素晴らしさを二〇
万人の方々に観戦いただきました。二年後の
平成一一年には、「くまもと未来国体」が開催
されます。現在、競技会場の整備やアクセス
道路の整備に鋭意取り組んでいます。

ぜひこの機会に全国の方々に熊本を訪れて
いただければと願っております。



世界の動き		国内の動き		道路行政の動き	
月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
6・22	○米国「デンバー」での第三回主要首脳会議（サミット）が、共同宣言を発表して閉幕。会議にはロシアが初めて参加、共同宣言は経済問題のほか、テロ対策、核処理など広範囲に及んだ。 ○香港が英国から中国に返還された。アヘン戦争の代償として奪われてから一五五年ぶりで、中国は香港について、今後五〇年の資本主義体制を保障する「一国二制度」政策を取る。	6・28	○神戸市須磨区の小学生殺害事件で、兵庫県警須磨署捜査本部は、被害者宅の近くに住む中学三年の男子生徒（一四）を殺人・死体遺棄の疑いで逮捕した。 ○東京湾の横浜・本牧沖で、パナマ船籍のタンカー、ダイヤモンド・グレイス（一四七、〇〇〇トン）が座礁、原油が流出した。流出量が当初予想した量の約十分の一、五五〇キロリットルにとどまったため、大きな被害にはならなかった。	6・26	○湯沢横手道路 湯沢IC（十文字IC（七・七km）が開通。 ○道路審議会建議「道路政策変革への提言」より高い社会的価値をめぐして」が建設大臣に提言される。 ○平成九年「国土建設の現況」建設白書が発表される。
7・1	○カンボジアの首都プノンペンで、フン・セン第二首相派とラナリット第一首相派との戦闘が始まり、その後、フン・セン派がラナリット派を力で排除、実権を掌握した。この戦闘で日本人の建設コンサルタント一人が、巻き添えとなって死亡した。これにより、カンボジアの東南アジア諸国連合（ASEAN）加盟は延期された。 ○米國務省のバーンズ報道官が世界食糧計画（WFP）の要請にこたえ、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）に対し、一〇万トン、約二、七〇〇万ドル相当の食糧援助を実施すると発表。	7・2	○東京都議会議員の選挙は即日開票の結果、自民党が五四議席を獲得し、次いで共産党が倍増の二六議席で都議会第二党に躍進した。 ○橋本龍太郎首相が閣議で来年度予算の概算要求の基本方針を示した。公共投資を今年度当初予算に比べて七％削減するなど、主要歳出項目制に上限を設けることにし、これまでの概算要求基準（シーリング）は廃止する。 ○政府の地方分権推進委員会（諸井虔委員長）が行財政のあり方について第二次勧告を橋本龍太郎首相に提出。中央集権型から地方分権型に変える狙いで、補助金の整理合理化などを盛り込んだ。 ○青森県・八甲田の田代平高原で、レンジャー訓練中の陸上自衛隊員が倒れ、うち二人が死亡した。現場は深い穴で、濃度の高い炭酸ガスによるとみられている。	7・11	
14		8		7・11	
5		12		30	

編集雑記

今年七月四日、NASAの探査機マーズ・

パスファインダーが火星面に着陸した。着陸地点は大洪水の痕跡があると言われる谷地の真中だった。計算どおりの地点に着陸させたロケット技術は、世界の国々にアメリカの科学力をまぎ／＼と見せつけた。早速、送られて来た火星の映像は岩石ゴロゴロの砂漠風景だった。専門家に言わせると、岩石の角がとれていること、岩の傾き具合が揃っていることから、かつてこの星に大洪水があった証明になるという。

学説によれば四六億年前、火星は地球と同じ太陽系の惑星として誕生した。たゞ火星が地球の外側の軌道に乗ったことと、地球の半分の重さしかないことが、兄弟星のその後に大きな影響を与えたようである。古い時代。人々は地球に一番近いこの星が、他の星々に見られない軌道運行をしていること、また赤く輝く不気味さを持っていることから妖星として恐れられた。帝王や戦場にある司令官は、この星が自分達に悪さをしないよう祈りと祭祀を絶やさなかった。この妖星への恐怖心は、

やがて火星の表面に見える数条の溝を火星人が掘った大運河と見立て、これだけの大土木工事をを行うからには相当の智力を持つ生物がいるに違いない、と火星人の存在を意識しはじめることになる。中世の望遠鏡の発明は、そうと信じる人々に更に詳細な想念をかき立たせる結果となった。これが近世に受け継がれて、火星人の地球攻撃の可能性を絵空事ではなく考えるようになる。そして今もなお不可解な事象や突発の事故は、「未知との遭遇」としてこの星に対する昔変わらぬ恐れとおのきを、人々に与えているのである。

さて、宇宙飛行士が見た地球は青い水玉の星だった。その水玉の底から生命体が生まれた。原始生命体は長い歳月をかけて進化し、水中を自由に泳ぐようになった。生物の誕生である。生物はやがて幾通りにも分科し、お互いが生存を賭けて競うようになる。水中の勝者は魚介類になり、以後水中に留まる。水中を追い出された生物は陸に上って生存を確保する。先に水から陸へと上った植物類は恵まれた地上の環境で繁茂し、水中の敗者を受け入れる環境を整える。陸に上った生物は陸棲動物として数多くの種に分かれ、水中と同じような進化の競争を展開することになる。

易六四卦の一つに水雷屯という卦がある。

この卦は水の底に潜む人類の先祖を暗示した卦と言われている。易は八卦と言われるように、地球現象のうち天地水火風雷山澤を自乗(8×8)した六四卦で構成されている。これで人事百般を占う訳である。この六四卦は配列が決まっています、一つの叙事詩のようになっている。その始まりの卦が水雷屯で、六四番目が水未済の卦となっている(No.72参照)。もつとも水雷屯の卦の前に乾为天、坤为地の二卦がある。純陽純陰の卦と言って陰と陽がまだ交り合っていない純粋な神の世界に属する卦である。だからこの卦に龍が登場する。それはさておき、陰と陽が組み合わされたこの水雷屯の卦を見ていると、水の下にうごめくもの(一)が見えてくる。やがてその動くものが活動し始めると、上にある水が邪魔になつて来る。今迄保護者であった者が、邪魔なわずらわしい存在になって来るのである。子は親を土台にして生長して行く生物の本態の姿である。この卦はまだ水という親の庇護を受けている胎児を示している卦とも言えよう。

—素履—

9月号の特集テーマは「平成10年度道路関係重点施策」の予定です。

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349

定価770円(本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

<年間送料共9,240円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター