

口 絵

東京湾アクアライン開通

エッセイ

「道」はいかに詠まれたか

特集／東京湾アクアライン

東京湾アクアライン開通までの歩みと今後の期待

道路事業における民間活力の活用を検討

自動車交通における二酸化炭素排出抑制策について

環境影響評価法施行令について

道路管理事務に係る事例研究

地下に設けられた河川管理施設の取扱いについて

道路管理事務担当者便り

新潟・新時代をひらくみちづくり

地域活性化促進道路事業

兵庫県における「地域活性化促進道路事業」

時・時・時

大津留温 1

有料道路課局 3

有料道路課局 16

前内 永敏 17

古内橋 永季良 22

道路局路政課 36

新潟県土木部 道路維持課 41

兵庫県土木部 道路建設課 47

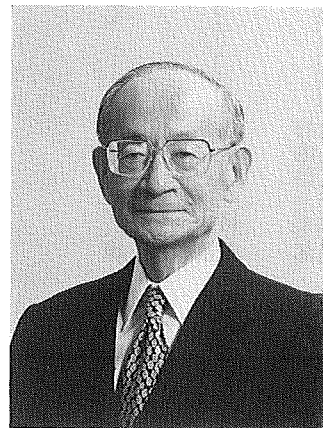
58

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図案化し、下方には道路管理者が設置する警戒標識の一つ、「幅員減少」を配した。

# 「道」はいかに詠まれたか

大津留 温



新年恒例の歌会始（うたかいはじめ）の儀が去る一月十

四日皇居で行われた。今年のお題は「道」であった。われ

われが従事している道路事業がいかに歌に詠まれたか、大

へん興味深くテレビに見入った。道という場合に人や車の

往来する道路の意味のほかに、人の道とか剣の道などのよ

うに人として守るべき道理という意味、または鉄道、水道

などのように人以外のものの通るところという意味もある。

今年の詠進歌は総数二二、六三八首。その中から入選歌

十首が選ばれた。厳選を経ただけあってどれもすぐれた作

品である。そのうち幾つかを鑑賞して見たい。（敬称は略）

トロッコを押して造りし遠き日を想ひつつ

島の道を歩みぬ

三重 西山 時雨

道造りに汗を流した昔を思い出しながら感慨深く島の道

を歩いたというもの。「トロッコを押して」とあるから戦前

か、戦後間もない頃のことであろう。

火の如き言葉のこして立ち去りし

靴音かなし深き夜の道

東京 伊東 弘晴

何を言い争ったのか、はげしい言葉を残して深夜を去っ

て行ったのは、友か妻か。その靴音がかなしく思い出され

るといふもの。

草刈りしなはては風の道となり

あきたこまちの開花はじまる

秋田 伊藤 順三

なはて（なわて）は畦みちのこと。この歌では「風の道」

をうたう。畦道の草を刈って風通しをよくし、秋田小町の

交配を助ける。米作農家の苦勞のほどがうかがえる。

産道を出でしみどり児かき抱き

産湯つかはす真夜の勤務に

香川 藤堂ハルエ

ここでは産道をうたう。助産婦さんの生れ出たいのちを

抱き上げる喜び。昼夜を問わぬ勤務のきびしさがその背後

にある。

一軒家に最後の葉書を配り終へ

初日耀ふ道を下りぬ

三重 小阪 典生

郵便配達をしている方らしい。「最後」とは今年最後のという意味だろうか。あるいは停年退職になる最後のというものだろうか。離れた一軒家に配り終えたのは年が明けて初日がかがやく頃となっていたというもの。

夏空に音は広がりがけろふの

揺れる道の辺パレード終る

大阪 佐藤 美穂

この作者は高校生。パレードに加わって楽器を鳴らしたのであろう。素直にうたったところがよい。

天皇の御歌は

大学の来しかた示す展示見つつ

国開けこし道を思ひぬ

というもの。これは昨年の東大百二十年記念に大学に行幸になった折の歌。ここの道は、わが国文化が進歩向上して来た「道すじ」という意味で使われている。

私は今年も詠進した。私は陛下に年賀状を差上げるつもりで毎年詠進している。今年は「この道を徒ゆきまじしか玄奘を慕ひ熱砂のゴビ辿りゆく」というもの。玄奘は玄奘げんぎょう三蔵法師、千三百年ほど前に唐の都長安を出発してゴビの砂漠を通って印度に趣き、仏教を学び、仏典を求めて帰国した。これらの仏典を日本からの遣唐僧たちが学んで仏教を日本にもたらした。私は数年前にシルクロードを訪ね、玄奘が苦勞して通った道を辿ってみた。「徒ゆく」とは徒歩で行くこと。

来年のお題は「青」と発表された。「青」の入った熟語例  
えば青春、群青、青磁など。「あを」と読んでよい。

偶々、1月15日の朝日新聞に横浜の宮地光子さん(主婦・57歳)の次のような投書を発見した。面白いので転記させて頂く。(二部抄)

「短歌という、それまで全く興味なかった世界を私がのぞいて見ようと思ったのは、突然であった。夫の定年を明日に控え、私の方が感傷気分浸っていた時、ふっと三十一文字の短歌らしいものが浮かんで来た。今見るとまことにつたないものではあるが、長い会社勤務の夫に対するねぎらいの気持をこめた歌だとその時自分で思った。

そうだ、短歌を習おう、と普段決断の遅い私にしては珍しく、即決でカルチャー教室に通いはじめて九か月がたった。娘たちはそれぞれ離れてゆき、寂しい二人だけの生活の中で、今それはどっかりと真ん中に居座り、私を励まし、慰めてくれる。夫のいない夜などは風で雨戸が鳴るのさえビクツとしていたが、このごろは風の音で何か詠めないかと寂しさを忘れて頭をひねっている。暮れ方のマンションの窓に一つまた一つと灯がともるのを眺めたり、空に瞬く金星を見ては、五七五七七と指を折るのも楽しい。

いつの日か自分の歌を集めて小冊子に出来たらいいなと遠大な初夢を見ている私である。」

このように、短歌は誰でも楽しくやれるもの。来年のお題「青」を目標にこの際、皆さんもお始めになられてはいかがか。

(建設省顧問  
短歌結社「あけび」主幹)

# 東京湾アクアライン開通までの歩みと今後の期待

平成九年二月一八日、東京湾アクアラインが調査開始から三一年、着工以来八年の歳月を経て遂に開通されました。開通後は、都心部の渋滞緩和、新たな産業・経済の発展の実現が期待されています。以下に、構想から三〇年の歳月を経て完成した壮大なプロジェクトの事業の経緯・概要、東京湾アクアラインの料金についての仕組み、開通後の効果などについて紹介します。

## 道路局有料道路課

### 一 東京湾アクアライン事業着工までの構想・調査と事業方式の確立

#### 1 東京湾開発に関する構想及び調査

日本経済が復興期に入った昭和三〇年代前半から東京湾地域でも埋め立てを伴う開発構想が経済学者、財界人、経済団体等から発表された。特に、昭和三四年、産業計画会議は、東京都の人口、産業の集中による交通の混乱、通勤難等を解決する方策として、東京湾二億坪の埋め立てについての勧告をし、「ネオ・東京プラン」を提案されている。この計画において、東京湾の陸地近接部四億㎡の埋め立て、湾内中央部の海域二億㎡の埋め立て、東京湾岸道路、湾口連絡道、湾央部横断道路の建設構想がなされている。工業用地、住宅用地

のほか、緑地帯、飛行場、国際貿易センター、中央官庁等を建設し、湾中央と湾口に両岸を結ぶ道路及び鉄道をつくる計画であった。

また、昭和三六年七月に同会議が発表した「東京湾横断堤構想」は、川崎、木更津間一五kmの横断堤を築造して、高潮を防ぐと同時に、道路を通すという発想で、これが東京湾アクアラインの原型となった。

一方、建設省は、昭和三六年二月に、京浜地域と房総地域を海底トンネルと橋で結んで東京圏を南回りバイパスする道路網を構想し、東京湾の総合的発展、ひいては首都圏の発展に寄与するために、昭和三七年度から東京湾環状道路の調査を開始し、東京湾アクアラインの調査については、昭和四一年四月から開始した。現在から三二年八か

月前のことである。当時の調査段階における構造型式は、地質条件からみて主航路横断部は沈埋トンネルが有力視された。その後、昭和五〇年八月に、建設省は、「東京湾横断道路技術調査特別委員会」において、横断道路は技術的に建設が可能であると調査の結論を出し、本格的な検討段階に入った。

この間、高度経済成長を続けてきた日本経済が昭和四八年秋の石油ショックで深刻な打撃を受け、政府が大型プロジェクトの新規着工延期を決定するなどの曲折を経て、昭和五一年八月、調査は日本道路公団に引き継がれ、同公団は、各種の調査委員会を設置して活動を開始し、湾央部に二つの人工島を設けて沈埋トンネルで結び、両側を橋梁とする計画案を現在の形に改めた。これは、近年

発達著しいシールドトンネル技術を導入して、船舶航行の安全と環境保全に最大限配慮したものであった。(図1)。

## 2 事業方式・我が国初の民間型大規模プロジェクト

昭和四十六年四月、建設省は日本道路協会に「民間事業主体の活用による横断道路の建設について」

の研究を委託し、同協会は小委員会を設置し、特殊法人の第三セクター方式が適切であるという判断を示した。その報告書において、「公団・公社が事業主体となる場合、公的資金を特定地域に短期間に集中するには限界があり、巨額な民間資金の調達も容易でなく、また開発利益の吸収の弾力性に乏しい」とし、「民間事業主体の活用により、国の予算上の制約を離れ、民間経営による事業の効

率的運営と集中化が可能となる他、公団・公社の資金と能力が他の道路事業に配分され、全般的な道路整備の促進が可能となる」等について指摘されており、民間事業主体の形態については、道路管理者の権限と責務を十分に代行することができ、公的性格を有する特殊会社組織とせざるを得ない」とされている。

70年代前半

航路下の海底トンネルは、海底トンネルの建設に当時では最も実績が多い沈埋(ちんまい)トンネル工法で計画されていた。トンネルの延長は、当時の技術で可能な最大限度を確保していた。



70年代後半

3つの人工島で両端の橋梁と中央の2本のトンネルを結び、中間に幅約1kmの航路を確保。トンネルは、沈埋トンネル工法で計画されていた。



80年代前半

2つの人工島で両端の橋梁と中央のトンネルを結び、中間に70年代前半の計画よりも広い、幅約3.5kmの航路を確保。トンネルは、沈埋トンネル工法で計画されていた。



80年代後半

3つの人工島で川崎側の2本のトンネルと木更津側の橋りょうを結び、中間に広々とした2本の航路を確保。トンネルは、沈埋工法ではなく大口径・長距離・高水圧トンネルの施工実績を誇る泥水加圧シールド工法で計画された。

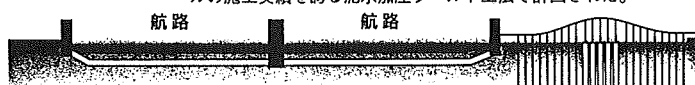


図1 東京湾アクアライン計画の変遷

その後、事業主体について、新規事業に伴う公団・公社の設立は認めないという政府方針のもと、早期着工のために建設省において検討が行なわれ、昭和五三年の「特殊会社方式は公団による建設方式より不利」という報告により、事業主体は、公団に傾きつつあった。しかし、その後、臨調の財政再建方針、貿易収支の大幅黒字等の社会・経済環境の変化を背景に、民間資金の導入による公共事業の推進をテコにした内需拡大論、民間活力利用の気運が高まる中で、建設省は、日本プロジェクト産業協議会に呼びかけ、昭和五九年五月に「東京湾横断道路に関する懇談会」を発足させ、事業方式に関する検討を進めた。昭和六〇年には建設省と運輸省が連絡調整会議を設ける等、事業化に関する各種協議がなされ、昭和六一年度、事業化方針を固め、自民党も同意し、昭和六一年度の政府予算において事業化が認められた。事業構想は、民間、地方公共団体、公団がそれぞれ均等出資し、第三セクターの東京湾横断道路株式会社を設立す

ることとされ、昭和六一年四月、東京湾横断道路の建設に関する特別措置法が成立した。この法律により、同年一〇月には、東京湾横断道路株式会社<sup>3</sup>が設立され、昭和六二年八月には、日本道路公団、関係地方公共団体の出資を受け第三セクターへ移行した。この間、昭和六二年七月に環境アセスメントの諸手続が終了し、日本道路公団は建設大臣から道路整備特設措置法に基づく事業許可を受け、これに基づき公団と会社との間で建設協定が締結された。こうして、東京湾アクアラインの

事業着手までの経緯

昭和34年 4月	産業計画会議、「ネオ・東京プラン」を提案
7月	同会議、「東京湾横断堤構想」を発表
41年 4月	建設省、東京湾横断道路の調査を開始
51年 8月	日本道路公団、建設省から調査を引き継ぐ
60年12月	61年度政府予算案で東京湾横断道路の事業化が認められる
61年 4月	「東京湾横断道路の建設に関する特別措置法」成立
10月	東京湾横断道路株式会社設立
62年 7月	環境アセスメント手続終了、建設大臣事業許可 日本道路公団・東京湾横断道路株式会社間で建設協定締結 事業着手

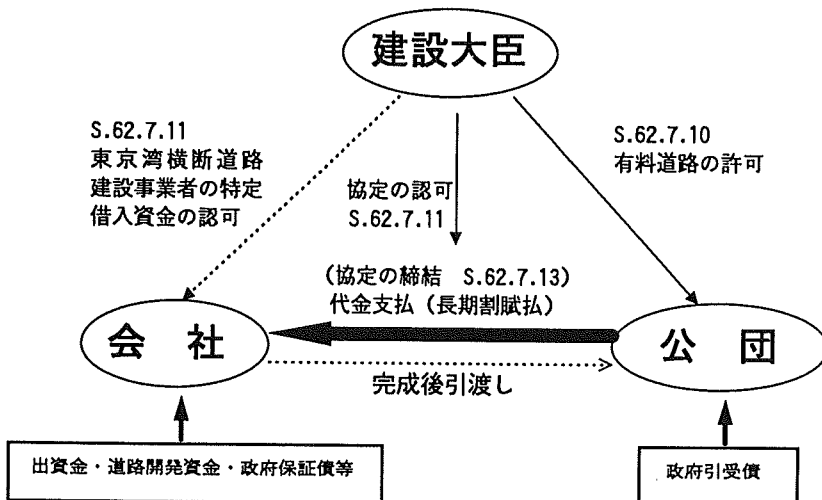


図2 東京湾アクアライン事業のしくみ

事業が着手されたのである。(図2)。  
○日本道路公団の役割  
①基本的な調査及び設計  
②用地の取得及び漁業補償その他の損失補償  
③旅客船の事業者及び従業者に対する対策措置等

○東京湾横断道路株式会社<sup>3</sup>の役割  
①公団が示す基本的な調査設計に基づく詳細設計及び工事(海上部一四・三km)  
②工事の実施により新たに生ずる損失補償等  
④事業施行のために行う他の事業との調整等  
⑤陸上部の建設(川崎側〇・三km、木更津側〇・六km)に関する工事等

1 東京湾アクアラインの概要  
東京湾アクアラインは、川崎側から約一〇kmがシールドトンネル、木更津側から約5kmが橋梁で、トンネルの中央部とトンネルと橋梁の接続部に人工島が造られている。  
世界でも最大規模の海洋土木工事となるが、設計から施工まで、全てにわたり、最先端の技術とノウハウを集結して建設されている。  
東京湾アクアラインのような海底下のトンネル構造は、従来は沈埋トンネルで計画されていたが、近年の都市トンネル工法としてのシールド工法の著しい技術的進歩と実績をもとに、大口径、大水深下、長距離掘進にも適用の可能性が急速に高まってきたこと、施工中の船舶航行への影響が少ない点等も考慮して、世界でも画期的なシールドトンネル工法が採用された。また、海ほたるから木更津側接続部に至る橋梁は、上部工の構造を鋼床

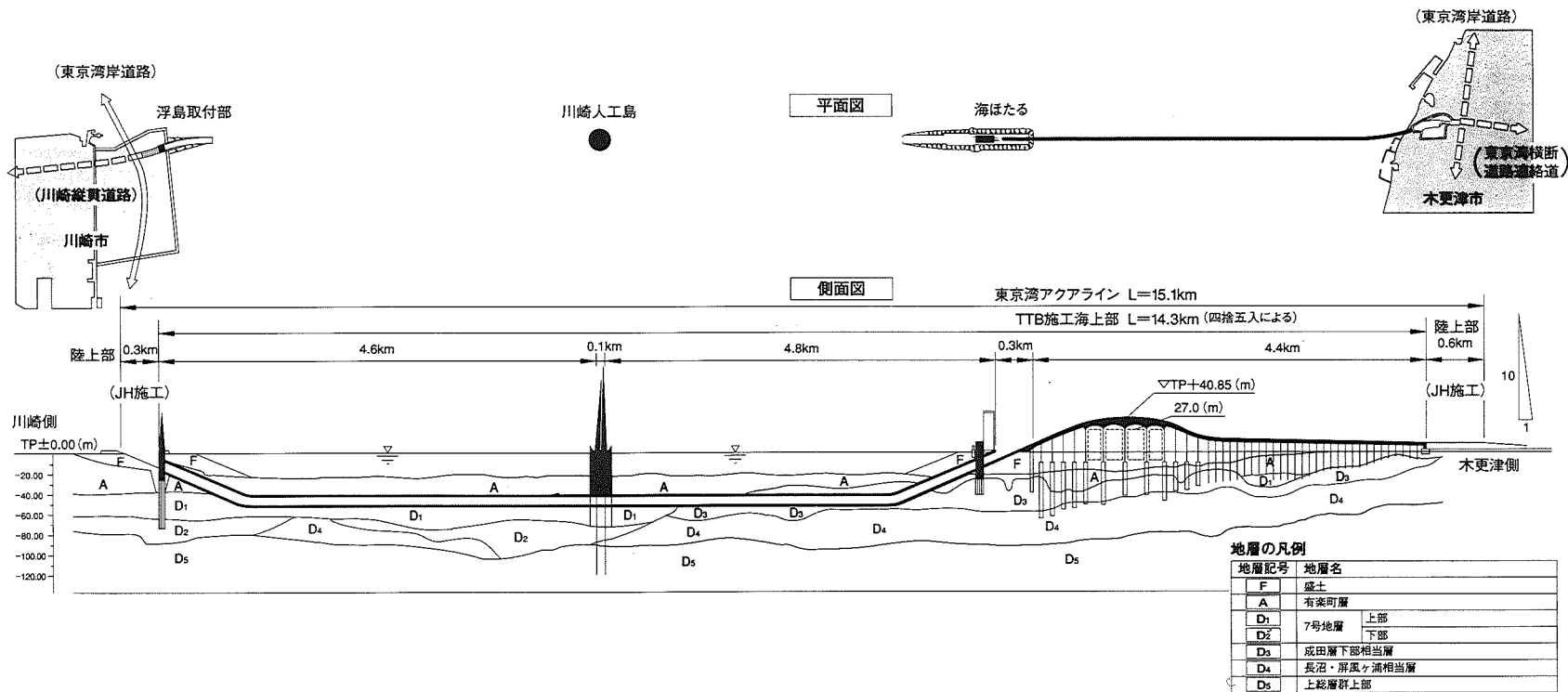


図3 東京湾アクアライン一般図 (延長15.1km)

有料道路名	東京湾横断道路 (東京湾アクアライン)
路線名	一般国道409号
工事区間	川崎市川崎区浮島町地先から木更津市中島まで
延長	15.1km
車線数	4車線
設計速度	80km/h
推定交通量	供用時：約25,000台/日
総事業費	約14,400億円

版箱桁形式とし、多径間連続橋となり、下部工の構造形式は、沖合部を工費、工期、施工性に優れた鋼製橋梁、浅瀬部はコンクリート製の橋梁としている。同時に、首都東京の海、空の玄関口にふさわしい、二一世紀に向けての貴重な文化的資産としての公共性、恒久性の観点から、各構造物の景観設計は学識経験者及び関係機関からなる景観検討委員会を設けて、自然環境と調和のとれた景観の創造に努めた(図3)。

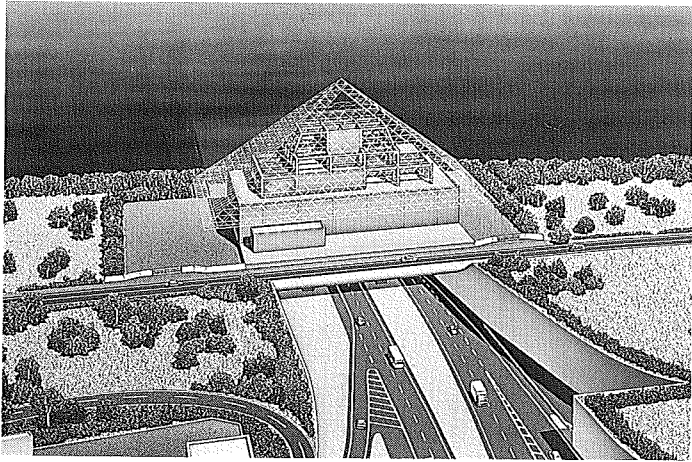


写真1

## 2 浮島取付部

浮島取付部は、シールド発進基地となる立坑及び換気塔と、シールドトンネルが海底部に達するまでの約七〇〇mの斜路盛土部からなっている。斜路盛土部は、沈下対策やシールドの安定掘進のため、盛土の下の軟弱地盤層の地盤改良を行い、盛土の両側は、高いところには鋼製ジャケット、低いところには鋼管矢板等の護岸構造物を設置し、護岸構造物の間は盛土及び捨石、コンクリートブロック等で被覆している。工事中は、下部をシールドトンネルの発進基地として使用したが、その後内部には換気設備・防災水槽・緊急用通路・電力設備等を設置し、地上部には高さ四三mのピラミッドを思わせるトラス構造の屋根を持つ換気所が構築されている(写真1)。

## 3 川崎人工島

川崎人工島は、浮島沖合約五km地点に建設した構造物形式の人工島であり、工事中はシールドトンネルの発進基地として使用し、その後内部には防災水槽・換気設備・路面排水処理設備・電気室等を設置し、地上部には海底トンネルの換気用として九〇mの大塔及び七五mの小塔からなる換気塔を構築した。人工島は、直径約一九五mの円形大型海洋構造物であり、一番外側には船舶衝突に耐えるクッションの役目をする幅約三五mの鋼製

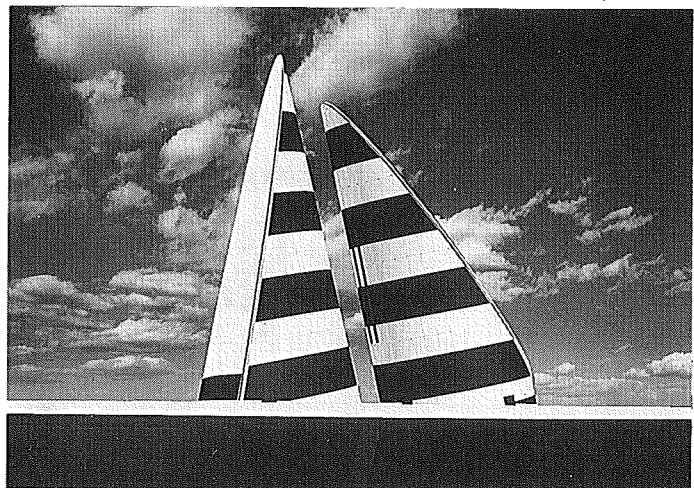


写真2

ジャケット式護岸、その内側に幅約五mの人工盛土及び遮水と土留を兼ねた壁厚二・八m、深さ約一一九mの地中連続壁、さらにその内側に外径九八mの人工島本体を設置した。施工は、低強度深層混合処理工法及びサンドコンパクションパイル工法による地盤改良後、外・内側の鋼側ジャケット護岸を構築し、護岸間をセメントと泥岩を混合した砂で中詰盛土した後、その中に縦に長い長方形の壁を繰り返して作ることににより円筒状の地中連続壁を築造した(写真2)。



#### 4 海ほたる (木更津人工島)

海ほたるは、木更津着岸点から沖合約5kmの水深約二五mの海域に構築した盛土構造の人工島であり、川崎側のトンネルから木更津側の橋梁へ移行する接続部分に当たる。人工島の規模は、全長一、四〇〇m、幅一〇〇mであり、そのほとんどが海面下にある川崎側約七五〇mの斜路部と、地上部に首都圏唯一の海上休憩施設を有する木更津側約六五〇mの平坦部からなっている。

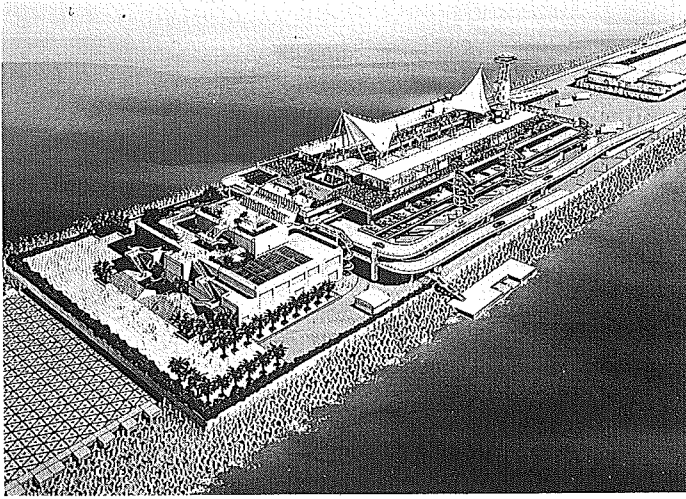


写真 3

海ほたるの海底部分は、軟弱部分が比較的薄い

ため、施工は軟弱層を全て除去し、山砂・採石にて全面置換した後、地盤改良を実施し、斜路部は鋼管矢板式又は鋼製ジャケット式護岸を、また、平坦部は、鋼矢板セル式護岸を築造し、川崎側を鋼製ケーソン、木更津側を鋼管矢板井筒により締め切った。

なお、海ほたるPAは、豪華客船をイメージした斬新な五階建てのデザインで、五階のパノラマデッキからは、ベイブリッジ、ウォーターフロントをはじめ、富士山、幕張新都心なども望むことができる。海ほたるPAへ来ること自体が楽しみになりそうな、マリニリゾート感覚あふれる東京湾の新名所と言える(写真3)。

#### 5 橋梁部

橋梁区間は、海ほたるから木更津着岸部までの約四・四kmであり、海ほたる側約二・〇kmを沖合部、木更津側約二・四kmを浅瀬部と称している。

沖合部は、総トン数約二、〇〇〇トンの船舶が航行可能な航路を確保しており、沖合部のうち航路部分の支間は、航路条件より決定されている。

また、防錆対策として、沖合部の下部工は各部位ごとに、フッ素樹脂塗料を用いた重塗装やチタンクラッド鋼を用いた半永久的防錆処理やアルミ合金陽極による流電陽極式電気防食の処置を行って

おり、また、上部工についても、桁外面塗装の上塗りにフッ素樹脂塗料を用いた重塗装を採用している(写真4・図4)。

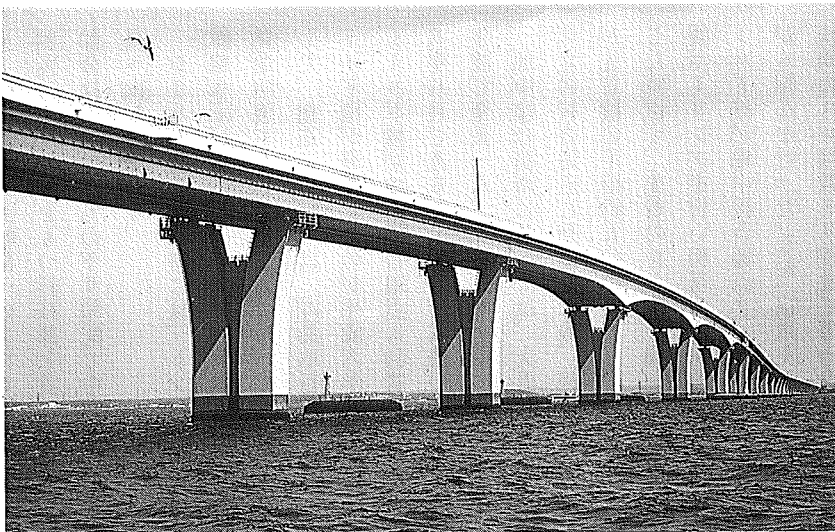


写真 4

6 シールドトンネル  
 トンネル区間は、浮島取付部から川崎人工島間  
 四・六kmと、川崎人工島から海ほたる間四・五km  
 からなり、それぞれの区間とも上下線別々に両押

し施工でシールド機(合計八機)を発進させ、各々  
 約二〜三kmの長距離を掘進し、海底面下でシールド  
 機同士は前面でドッキングする地中接合後方を  
 採用した。

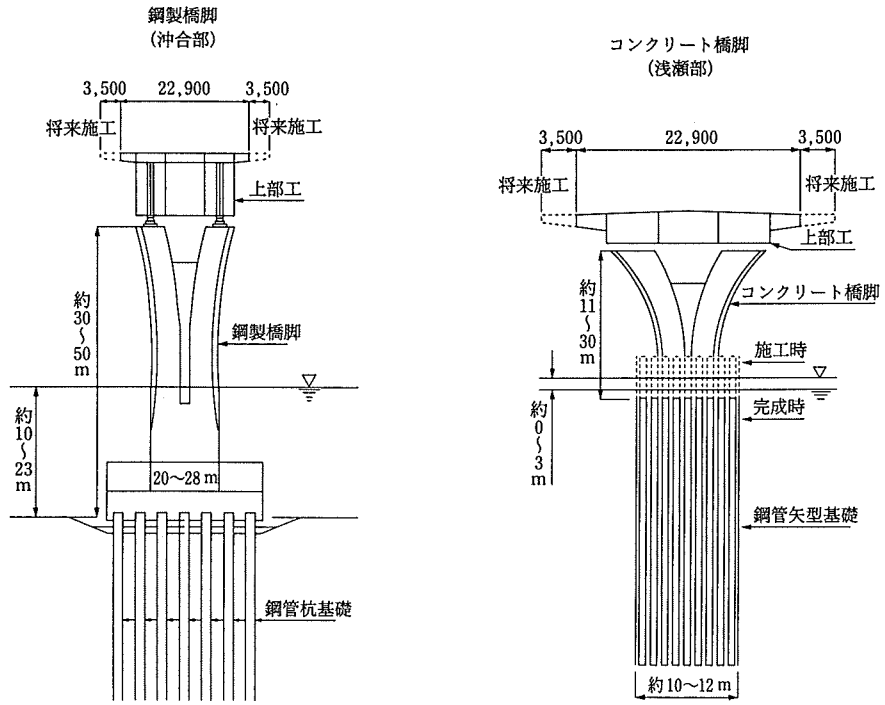


図4 橋梁一般図

シールドトンネルは、浮島取付部と海ほたる  
 に、陸上部から海峡部へのアプローチ区間として  
 四％の下り勾配をもつ斜路部を設けており、海底  
 部分は、〇・二％の下り勾配で中間部の川崎人工  
 島へ向かっている。  
 シールド機の発進時には、トンネルが大口径で  
 作用水圧が高いため、確実性や施工実績を考慮し、  
 発進防護工として全工区において凍結工法を採用  
 した。掘進については、浮島取付部より最初のシ  
 ールド機が発進したのが平成六年八月で、最後に  
 シールド機が地中接合地点に到着したのが、平成  
 八年八月であることから、八機のシールド機が二  
 年間で全長一八、二五二mを掘進したことになる。  
 地中接合箇所においては、先着のシールド機が  
 所定の接合地点に到達した後、後着のシールド機  
 が先着機の手前約五〇m及び三〇mの位置に接近  
 した時点で、先着のシールド機から水平方向に探  
 査ボーリングを行い相互の位置確認をし、後着シ  
 ールド機が地中接合地点までその位置を修正しな  
 がら掘進を行った。なお、掘進完了時の各シールド  
 機間のズレは数ミリ程度であったとのことである。  
 この地中接合工の最終工程と併行して、トンネ  
 ル内装板の設置や、トンネル内の舗装を施工し、  
 東京湾アクアラインの土木工事が全て完成した(図  
 5)。

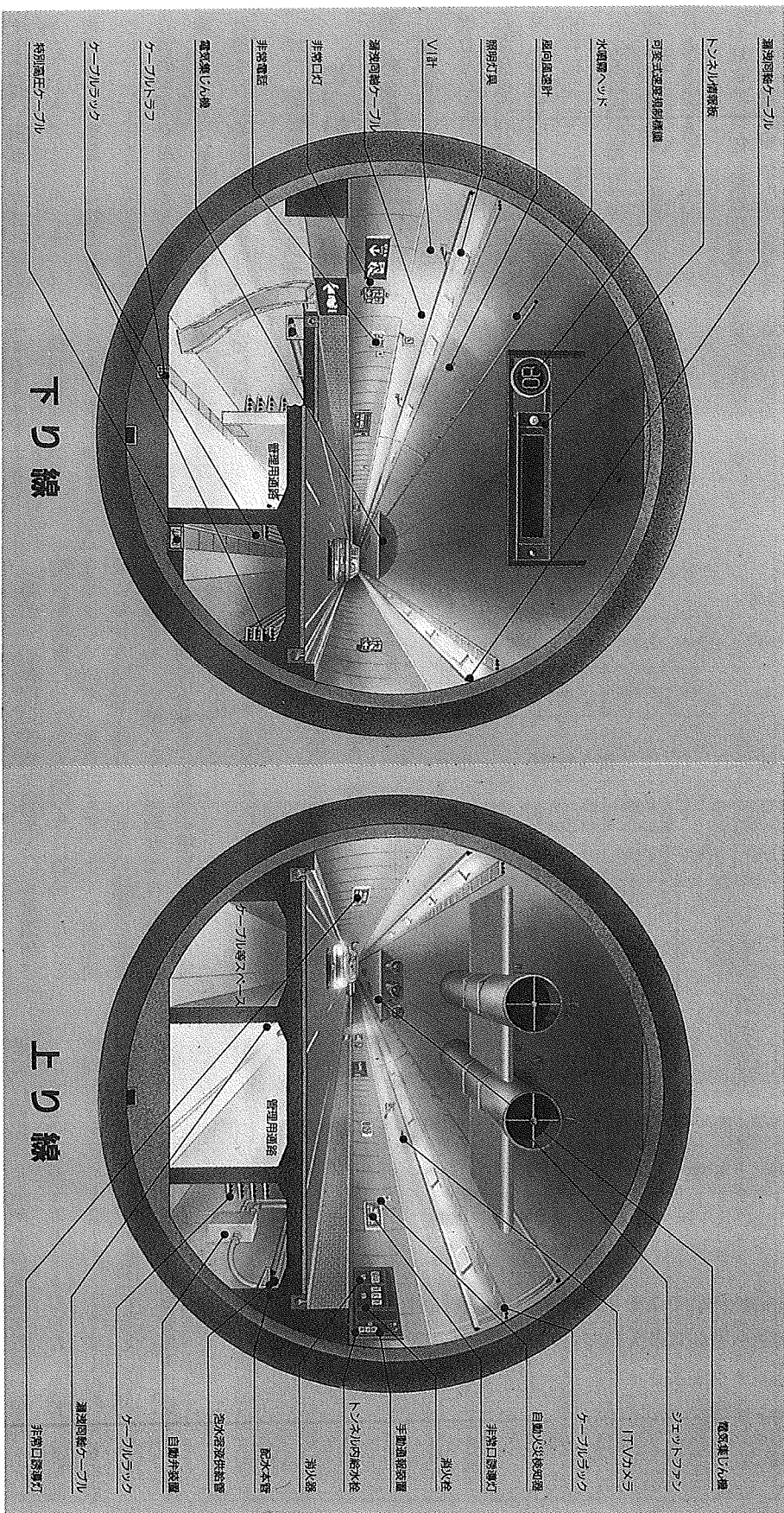


図 5 トンネル内の設備概要

## 7 各種施設

東京湾アクアラインにおける施設設備については、施設配置図の通りである。トンネル内の特徴としては、海底トンネル部の構造がシールドトンネルということから、トンネル換気計画、天井板設置型電気集じん機を設置したこと、安全面については、トンネル非常用設備及び情報収集、提供設備の充実を図るとともに、より安全確実に非常時に被災者が避難できるよう、特殊型避難扉の設計等を行い避難時の安全性の向上を目指している。

## 三 東京湾アクアラインの料金の仕組みについて

### 1 料金の額の決定

東京湾アクアライン等の一般有料道路の料金の額については、当該道路の建設の総事業費ならびに開通後の管理費等の費用総額を、予定した期間内における料金総額で賄い、かつ、当該道路を利用することによる便益（有料道路を通行することによる時間の節約やガソリン代等の走行経費の節約による利便）の範囲内の額になるように設定されるものである。今回、

イ) 総事業費が、建設事業費の精算、建設中の金利の軽減等により、既許可（平成八年六月）における額から約四〇〇億円減額され、開通後の道路管理費についても、料金收受業務等

の効率的な執行等により削減したこと

↓ 総事業費 約一四、四〇〇億円

ロ) 最近の低金利情勢を踏まえ、将来金利を下方修正したこと

（過去一〇年間の平均金利五・〇％を適用）

ハ) 償還期間を三〇年から四〇年に延長したこと  
 ニ) 交通量について、東京湾アクアライン周辺地域における開発の遅れや、近年の経済の低成長を踏まえ、平成六年度道路交通センサスの実績を活用するなど、最新の資料を用いて従前の推計を見直したこと  
 ↓ 供用初年度 二五、〇〇〇台/日

等の見直しを行った結果、次の通り確実な償還を確保しつつ、利用しやすい料金の設定が可能となったものである。

### ① 基本料金 (円)

車種	普通車	中型車	大型車	特大大車	軽自動車等
料金	4,900	5,900	8,100	13,500	3,900

### ② 特別期間割引 (供用当初5年間) (円)

車種	普通車	中型車	大型車	特大大車	軽自動車等
料金	4,000	4,800	6,600	11,000	3,200

### ① 前売割引 (供用開始後6カ月有効) (円)

車種	普通車	中型車	大型車	特大大車	軽自動車等
料金	3,500	4,200	5,800	9,650	2,800

(平成9年1月の道路審議会中間答申により提言)

② 別納割引の適用を認める。(最大30%引、ただし特別割引期間は最大15%引)

③ ハイウェイカード、クレジットカードの利用を可能とする。

### 2 その他の主な割引制度

東京湾アクアラインのような、大規模な有料道路については、供用当初における料金の割高感が大きいことから、関係地域の利用促進努力とあわせて、湾岸ルートからの交通量転換や観光・レジャー交通の誘発を促進するために、当初一定期間の割引等を認めることで、より多くの利用者に東京湾アクアラインの利便性を享受していただき、長期的な利用者の定着と利用層拡大に資することとした。

### 3 供用にあたって

今回の事業変更許可にあたり、建設省としては、東京湾アクアラインが東京湾岸の幹線道路ネットワークの一つとして重要な役割を担っていることから、今後、利用交通の促進を図り、この道路の役割が有効に発揮されることを期すために、確実な償還を確保しつつ、可能な限り利用しやすい料金を設定することとしたものである。

なお、今後、特別割引期間も効果的に活用して、地元自治体・経済界など関係者の皆様の協力を得て、周辺地域の活性化を通じた東京湾アクアラインの利用促進が期待される。

## 四 東京湾アクアラインの管理について

### 1 管理協定の概要

東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（以下「東京湾特措法」と言う。）は、東京湾アクアラインの供用開始後、その維持・修繕等の管理を、会社が管理協定に従って行うこと、及びその旨を建設協定に記載することを定めている（東京湾特措法第二条第一項）。

東京湾特措法にいう民活方式とは、道路整備特別措置法上の事業主体及び道路管理権限代行者を公団とはするが、建設工事に関しては資金調達から工事の設計、積算、発注、管理に至るまでのマネジメント機能を一元的に会社が担うという形態

に特色があるものである。こうした会社の役割は、管理段階においても同様であり、建設段階で培った技術的能力を管理にも活用するとともに、民間の経営センスで管理業務全般の効率的なマネジメントを行うことで、償還期間全体を通じた効率的な事業運営が期待されるものである。したがって、管理業務については、公権力の行使にあたるもの等を除き、原則として会社が担当することとし、毎事業年度の具体的業務内容、管理業務全般に関する計画策定から実施にいたるまでを会社が責任をもって行うこととされている。

なお、東京湾横断道路の管理は四〇年間にわたって継続するものであり、具体的管理業務の内容については、管理の状況等を踏まえて、各年度ごとに計画を定める必要がある。また、民活方式による管理であるとの趣旨をいかし、通常の委託契約とは異なり、管理業務に関する計画を会社が策定して公団に協議することとすることが望ましく、協定において業務内容を詳細に規定することは逆に適当ではない。したがって、管理協定においては、次の事項を中心に管理業務についての基本的な内容及び会社による効率的な業務実施がなされるべき旨を定めることとした。

- 1) 会社が実施する管理業務の範囲
- 2) 効率的な管理業務の実施
- 3) 管理業務実施計画の策定

- 4) 非常時の対応
- 5) 危険負担
- 6) 報告の徴収

平成九年十二月、公団と会社とが締結する管理協定について、建設大臣による認可が行なわれ、これに従い、東京湾アクアラインの管理が行われている。

### 2 JHとTTBの管理業務区分

	TTB	JH
①～④の日常的管理業務以外のもの		<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路管理者の権限代行</li> <li>・関係機関との協議、調整</li> </ul>
①維持修繕業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路構造物及び電気、通信、機械等設備の補修、定期整備、舗装、塗装工事</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害復旧工事</li> </ul>
②保全点検業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路構造物及び電気、通信、機械等設備の保全点検</li> </ul>	
③交通管理業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・巡回、誘導、障害物排除等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通規制、車限令違反取締</li> </ul>
④料金徴収業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行料金収受、照合審査</li> </ul>	

## 五 東京湾アクアライン開通による効果と今後の期待

東京湾アクアラインは、東京湾岸道路・東京外かく環状道路・首都圏中央連絡自動車道と一体となって首都圏の道路網をよりスムーズにする大切な幹線道路であり、首都圏の南回りバイパスとし

ての役割をもつこの道路は、都内を通過する自動車の減少から予想される現在の交通混雑の緩和、さらに首都圏の災害時における防災機能の強化が期待されている。また、高度な都市集積を有する京浜地域と豊かな自然環境を有する房総地域を直接結び、新たな地域連携を形成するための基盤を作る道路である(図6)。

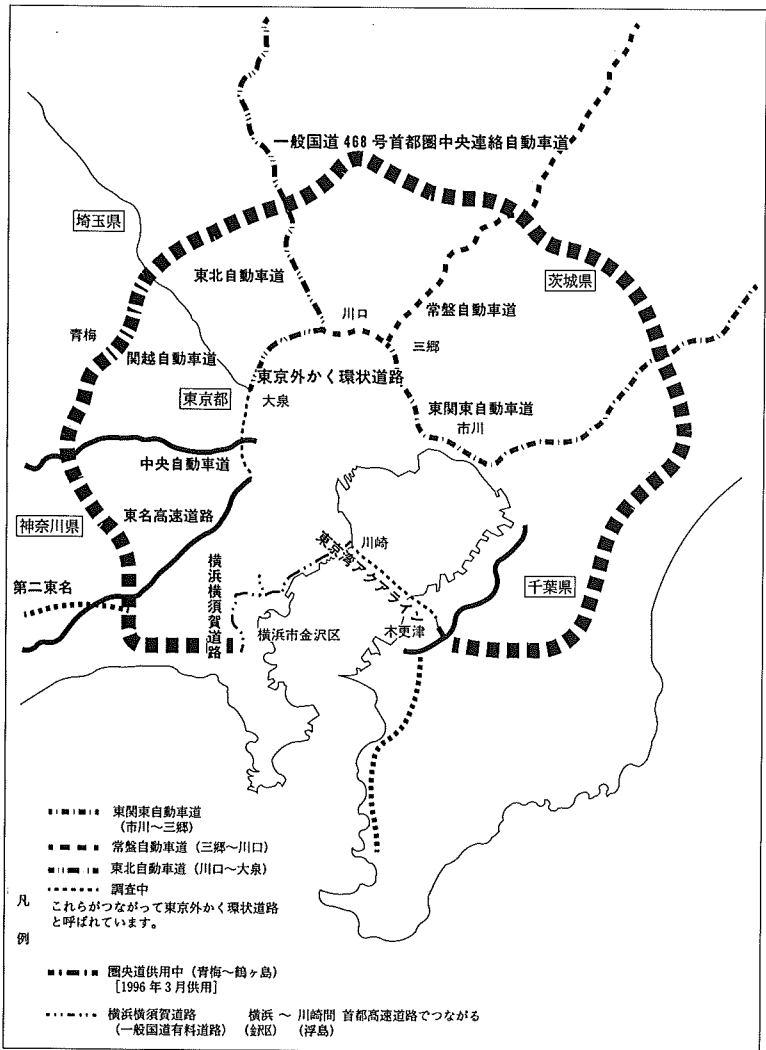


図6

(参考) 川崎～木更津間の距離と走行時間

	距離(km)	距離差(km)	時間(分)	時間差(分)
一般路利用	約90	約60	約220	約190
高速湾岸線利用	約100	約70	約90	約60
東京湾アクアライン利用	約30	—	約30	—

※走行時間は、季節、曜日、天候状態等の道路交通事情によって影響を受けるものであり、記載の走行時間はひとつの目安として示しているものである。なお、高速道路は法定速度、一般道路は30～40km/hで算出したもの。

### ① 所要時間の短縮等車の流れの変化

東京湾アクアラインは、京浜地域と房総地域を距離的に近づけ、所用時間が大きく短縮される。現在、乗用車で高速湾岸線を利用した場合の川崎と木更津間の所要時間は約九〇～一九〇分。これが、東京湾アクアラインを利用すると対岸まで約三〇分になる。さらに、京浜地域と房総地域間における自動車利用の所要時間も、首都圏の新しい道路構想による道路整備と東京湾アクアラインの開通によって大きく短縮される。

② 消費傾向・レジャー行動等の変化

東京湾アクアラインによって、生鮮食料品の産地としての房総地域と消費地としての京浜地域が直結すれば、房総の野菜や魚介類・花等の輸送が早くなり、京浜地域の消費者にとっては新鮮な食料品を手に入れやすくなる。他、宅配便や産地直送便なども便利になる。一方、房総地域の消費者も手軽に川崎・横浜・東京などへ買い物ついでの飲食や行楽・娯楽が楽しめるなど、レジャーショッピングの幅が広がり、消費傾向が変わるものと思われる。また、房総では住宅延べ面積は広く、住宅地価格は約半分程度の安価で、持ち家率も高く

(参考) 京浜地域と房総地域の住宅事情

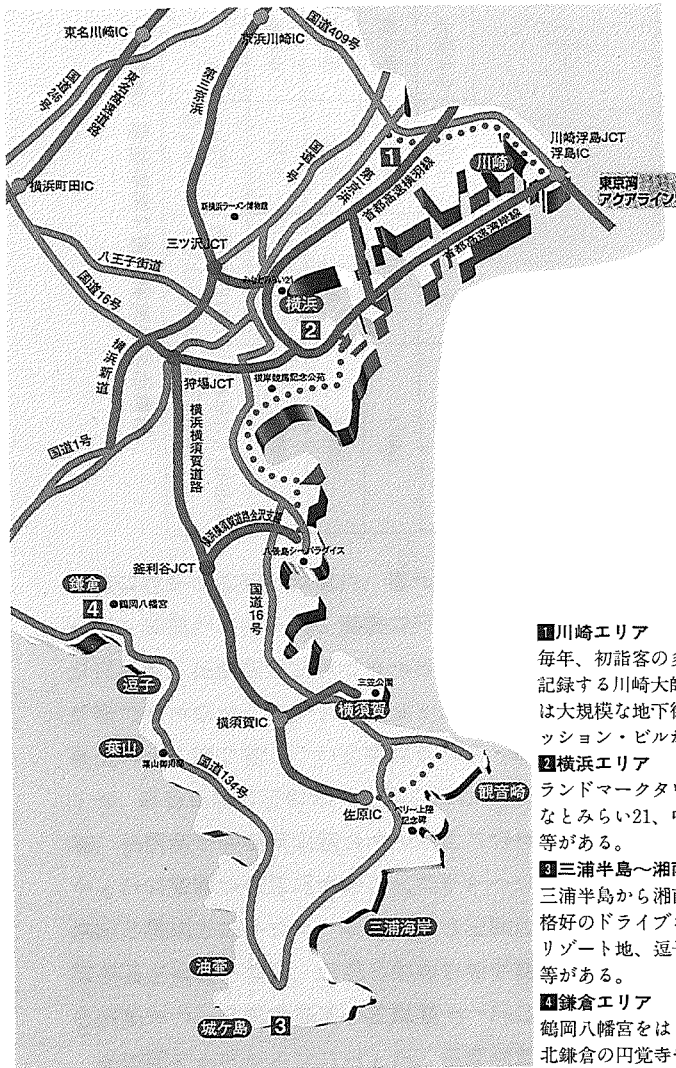
	持ち家比率 (%)	1住宅当たり延べ面積 (㎡)	住宅地価 1㎡当たり (100円)
横浜市	51.4	68.9	3,206
川崎市	38.6	59.0	3,583
袖ヶ浦市	72.3	101.8	1,069
木更津市	62.2	92.6	1,122

なっており、京浜地域で働く人たちのマイホーム問題の解決の一助となることが考えられる。

東京湾アクアラインの開通は、観光新時代の到来を告げる。開通した以上は、今後、いかに投下した資本を回収し、活用していくかが重要になる。千葉・東京・神奈川地域には巨大な三つのコンベンションセンター(幕張メッセ、東京ビッグサイト、パシフィコ横浜)と、今年オープンしたかずさアカデミアセンターや、他の各種集客施設が湾岸地域に点在し、すでに地域間競争や協調が起こりつつある。また、千葉側は木更津、君津、富津市や南房総地域、九十九里浜側の東金、茂原市等にまで、ネットワークは影響を与えることが考えられる。

今後、東京湾アクアラインの利用を通じた情報の発進・交換、千葉、東京、横浜、川崎を含めたベイエリア・コミュニケーションによる新しい地域社会の創造が望まれる(図7・8)。





**1 川崎エリア**

毎年、初詣客の多さで全国上位を記録する川崎大師平間寺。駅周辺は大規模な地下街や、数々のファッション・ビルが建ち並んでいる。

**2 横浜エリア**

ランドマークタワーがそびえるみなとみらい21、中華街、山下公園等がある。

**3 三浦半島～湘南海岸エリア**  
三浦半島から湘南海岸にかけては、格好のドライブコース。由緒あるリゾート地、逗子、葉山、江の島等がある。

**4 鎌倉エリア**

鶴岡八幡宮をはじめ、長谷の大仏、北鎌倉の円覚寺や建長寺等がある。

**1 木更津エリア**

太田山公園は、桜の名所。その頂上には「さきみさらずタワー」が建ち、展望台から木更津市街をはじめ東京湾が一望できる。

**2 丘陵エリア**

養老渓谷や、ボート遊びや釣りが楽しめる亀山湖は、房総の豊かな自然を満喫できる。また、鹿野山中腹に250万㎡のスケールで広がるマザー牧場も有名。

**3 館山・白浜・千倉エリア**

館山市南部から白浜町にかけては、房総フラワーラインと呼ばれる人気のドライブコース。また、南房パラダイス、白浜フラワーパーク、ローズマリー公園などの名所もある。

**4 鴨川・勝浦・御宿エリア**

美しい海水浴場はもちろん、鴨川シーワールド、行川アイランド、月の砂漠記念館など、観光スポットも豊富。

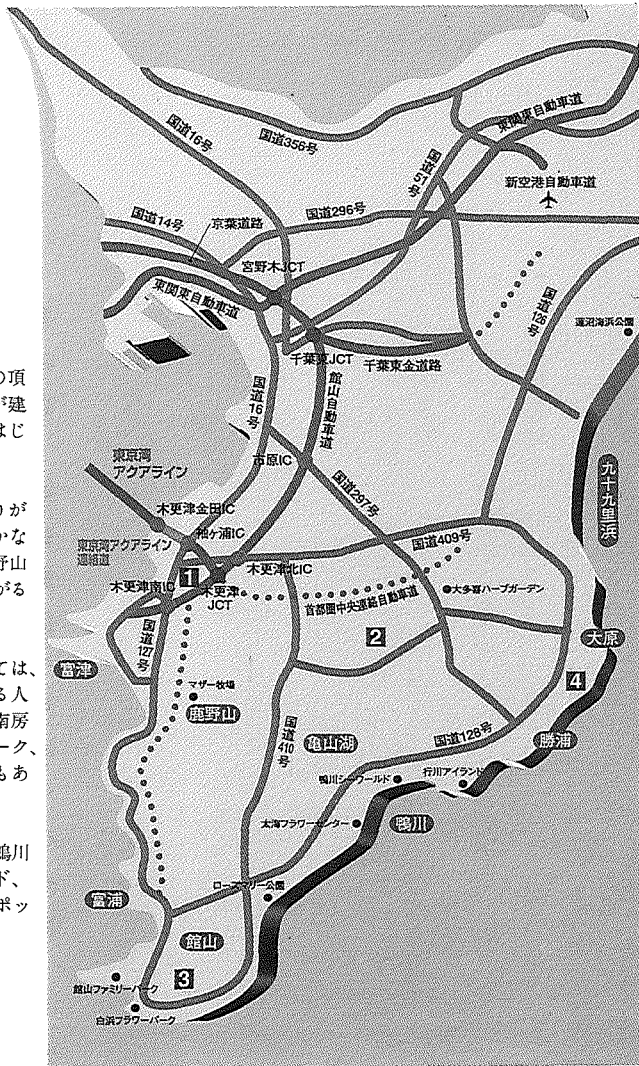


図 7

図 8



# 道路事業における民間活力の活用 of 検討

## 道路局有料道路課

平成九年六月三〇日の道路審議会建議の中で、官民の役割分担について次のとおり提言をいたしている。

「我が国の道路整備においては、これまで東京湾横断道路、開発インターチェンジ等で民間活力の活用を図ってきた。財政状況が厳しいなかで効率的に事業を実施していくためには、民間の資金と技術力、経営のノウハウを一層活用することが重要である。従って民間に委ねる部分のさらなる拡大を図るために、官と民の新たな役割分担と協力関係を構築する必要がある。その際、近年の低金利下において民間の資金が海外に向けられていることを踏まえれば、高齢社会の到来を目前に控え、早急な社会資本の整備のためにこのような資金を活用する工夫が望まれる。

今後、我が国の道路整備において民間活力をさらに活用する手法について、近年諸外国で実施されているBOT方式の事例等を参考にしつつ、対象事業の範囲、条件、手続き等我が国の実情に適合した制度や仕組みに関して民間事業者を含めた場で検討すべきである。その際インターチェンジやサービスエリア等各种施設の整備や活用などに民間との連携を導入することも含め、幅広く検討する必要がある。

なお、これらの事業の実施については、その効果等を検証するため、試行段階を設けることが望ましい。」

建設省においては、平成九年一月一三日に「民間投資を誘導する新しい社会資本整備検討委員会」

(委員長・西野文雄 埼玉大学大学院政策科学研究科長)を設置し、道路事業を含めた社会資本を対象として、公共施設空間の有効活用や民間の高い技術力、経営力と豊かな資金力の活用による新たな整備方策(PFI・BOT等)について検討を行い、来春を目途に、新たな整備手法等の導入が期待される分野、事業成立を可能とするための諸条件等を明らかにしたガイドラインを示す予定である。

### BOT (Build-Operate-Transfer) とは

民活インフラ整備・運営の一手段で、民間が公共の認可のもとに施設を民間資金で整備(Build)・運営(Operate)し、ある一定期間に

その利用料金で投資資金を回収した後、公共にその施設を移管(Transfer)する事業方式。

### PFI (Private-Finance-Initiative) とは

英国において、従来公共部門によって建設運営されていた分野に民間企業の資金、運営ノウハウを活用しようとする動き。

①民間部門がプロジェクトの設計、建設、管理資金提供を行い、公共部門がサービスを購入して対価を支払うもの(民間部門による公共サービス提供型)、②政府が民間部門に公共プロジェクトの建設、運営の許可を与え、民間部門が建設コストを料金によって回収するもの(独立採算プロジェクト型)、③公共部門と民間部門の共同出資により事業を推進し、運営は民間部門に任されるもの(ジョイント・ベンチャー型)に分類される。

# 自動車交通における二酸化炭素排出抑制策について

前内 永敏

## 一 はじめに

地球温暖化防止のための国内対策の基本的方向付けを行うため、平成九年八月より、「地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議（議長 近藤次郎日本学術会議前会長）」が開催され、平成九年一月に報告書がとりまとめられたところである。

本稿は、運輸部門の二酸化炭素排出量の大宗を占める自動車交通を中心として、この合同会議で審議された今後の運輸部門の二酸化炭素排出抑制施策について記述したものである。

## 二 運輸部門における二酸化炭素排出量の現状と将来見通し

我が国の平成七年度の二酸化炭素排出の部門別内訳は、産業部門約四〇％、運輸部門約二〇％、民生部門約二五％、エネルギー転換部門や廃棄物等で約一五％となっている。

運輸部門全体の輸送需要については、二〇一〇年には一九九〇年比で旅客輸送量が四割程度増加し、貨物輸送量も二割程度増加する見込みである。この輸送需要の伸びに伴い、温暖化対策を強化しない場合（基準ケース）には、運輸部門全体での二酸化炭素排出量は二〇一〇年には一九九〇年比で四割程度増加する見込みである。

## 三 自動車交通における二酸化炭素排出量の現状と将来見通し

現状では、運輸部門の二酸化炭素排出量のうち、約九割が自動車からの排出量となっている。

自動車交通需要については、二〇一〇年には一九九〇年比で四割程度増加する見込みである。

自動車交通については、このように交通需要が伸びるなかで、渋滞の緩和・解消によって走行速度が向上するよう着実に道路整備を行い、自動車交通の円滑化を進めていく必要がある。

仮に道路整備が一切行われない場合、走行速度が現況より低下することにより、二酸化炭素の排出量がさらに一、〇二〇万トン（二〇一〇年における炭素換算値 以下同じ）増加すると試算される。

#### 四 運輸部門における今後の温暖化防止対策について

運輸部門における二酸化炭素排出量は、大部分が自動車による石油製品（ガソリン、軽油）の燃焼によるものである。したがって、その対策として、大きく分けて第一に自動車を中心としたエネルギー消費効率の向上及び低公害車の技術開発・普及促進、第二に物流効率化及び公共交通機関の利用促進、第三に交通対策の実施を促進する。

##### 1 自動車等個別輸送機器のエネルギー消費効率の向上等

(1) 自動車等個別輸送機器のエネルギー消費効率の向上  
(CO<sub>2</sub>削減量：三七〇万トン)

- ① 省エネ法に基づく自動車の燃費の向上等
  - ・ガソリン乗用車の新車について、二〇一〇年度までに一九九五年度比で二〇％超（二〇〇五年までに一九九五年比一五％程度）、ディーゼル乗用車及び軽中量貨物車について、二〇一〇年度までに一九九五年度比で一五％程度の燃費改善を目指す。

② 低燃費自動車の普及促進のための経済的誘導策

税制上の措置を活用することも含め、低燃費自動車の普及促進のための経済的誘導策

について検討を行う。

③ 鉄道、船舶、航空機のエネルギー消費効率の向上

・鉄道については、回転制御装置等を装備したエネルギー効率の良い省エネ型車両の導入及びアルミ合金車、ステンレス鋼車による車両の軽量化を積極的に推進し、二〇一〇年までに鉄道のエネルギー消費原単位の七％改善を図る。

・船舶については、船体抵抗の低減を目指した船舶及び二重反転プロペラ、ディーゼル機関などの推進システム等の研究を実施するとともに、改善された省エネルギー船舶の導入を推進し、二〇一〇年までに、船舶のエネルギー消費原単位の三％改善を図る。

・航空機については、燃費性能の良いエンジン（高バイパス・ターボファンタイプ）を装備した航空機を計画的に導入し、FAN S（将来航空航法システム）等次世代航空保安システムの利用により飛行経路の短縮等を図り、二〇一〇年までに航空機のエネルギー消費原単位の七％改善を図る。

(2) クリーンエネルギー自動車・低公害車の技術開発・普及促進  
(CO<sub>2</sub>削減量：六〇万トン)

地球温暖化、大気汚染等の環境問題を解決するためには、一般に普及している自動車に比べ、省

エネルギーに資するとともに、二酸化炭素をはじめ、窒素酸化物、黒煙等の有害物質の排出が少ないクリーンエネルギー自動車・低公害車の普及を促進することが必要不可欠である。

このため、「新エネルギー利用等の促進に関する特別措置法」、「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」に基づく総量削減計画、「国の事業者・消費者としての環境保全に向けた取組の率先実行のための行動計画について」等に基づき導入促進を図るとともに、各種調査研究、技術開発、購入補助燃料供給設備設置支援事業等を展開する。

(3) 高性能電池搭載型電気自動車等の技術開発  
(CO<sub>2</sub>削減量：三〇万トン)

既存のクリーンエネルギー自動車の普及（二〇一〇年に二四万台）に加え、充電一回当たりの走行距離が大幅に延長できる等の特性を持ち、貨物自動車への導入も可能な高性能リチウム電池搭載型の電気自動車等の開発（二〇〇〇年代後半に実用化）及び普及を目指す。

2 物流の効率化及び公共交通機関の利用促進

(1) 物流の効率化  
(CO<sub>2</sub>削減量：二五〇万トン)

貨物輸送において二酸化炭素排出量を削減していくため、物流の効率化を進めエネルギー消費効率の向上を図っていく。

① 鉄道・内航貨物輸送の推進

中長距離の地域間幹線輸送において、トラック輸送からよりエネルギー効率が高く二酸化炭素排出量の少ない輸送機関である鉄道、海運への誘導を推進し、長距離貨物のうち産業基礎物資を除いた製品の輸送における鉄道・海運比率を現在の約四〇％から二〇一〇年に約五〇％に向上させることを目標とする。このため、

- ・ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを拠点的に整備する。
- ・ 主要幹線鉄道について、貨物鉄道整備事業費補助の創設等により貨物輸送力増強を図る。
- ・ 鉄道貨物ターミナル・港湾等のアクセス道路の整備を進める。
- ・ 内航コンテナ船、内航RORO船について運輸施設事業団（現・船舶整備公団）を活用した整備を進めるとともに、船腹調整事業の対象外とする。
- ・ 港湾運送事業の規制の見直しを行う。

② 港湾整備による国際コンテナ貨物の国内陸上輸送距離の削減

全国八地域の中核港湾における国際海上コンテナターミナルを拠点的に整備し、国際コンテナ取扱量を全国国際コンテナ貨物量の約五

％（一九九五年）から約一五％に向上させ、その国内陸上輸送距離の削減を図る。

③ トラックの積載効率向上

トラック全体の積載効率を現在の四七％から五〇％に向上させる。このため、

- ・ 自営転換（荷主の自家用トラックから営業用トラックへの利用の転換）を進める。
- ・ 市街地における共同集配及び幹線輸送における共同運行等を推進する。

・ ITSを活用した輸送効率の向上を図る。

・ 多頻度小口配送や過度にリードタイムの短い発注等、社会的非効率を招くおそれのある商慣行を改善する。

・ 物流拠点の整備を促進する。

④ トレーラー化及び車両の大型化の促進

運行と荷役の分離及び車両運用の効率化を図るため、大型トラックを保有する運送事業者の三割について、その保有台数の二割が代替されるようトレーラー化を推進する。

- ・ 総重量二〇トンのトラックについて、その三割を、総重量二五トンへ大型化を推進する。

⑤ 物流の情報化

物流にかかるとしての者が情報ネットワークを活用し、在庫管理、集荷、配送等に関し、最適な物流計画（ロジスティクス）を選択

できるような情報基盤の整備を図る（高度物流情報化システム技術開発を実施）。

・ 物流業務にかかる情報の標準化を図り、一連の物流にかかる作業工程をシステム化・ネットワーク化し、一貫した物流システムを実現するとともに、ITS、GIS等から得られる情報を活用し、物流事業者が最適な物流計画を選択できる情報基盤の整備を図る。これは、積載効率の向上、鉄道・内航貨物輸送の推進に資する。

⑥ 商慣行の改善

・ 過度にリードタイムの短い発注や多頻度小口配送等の商慣行を価格メカニズムを通じて改善する。

・ 「物流合理化ガイドライン（平成四・五年度作成）」に基づき、改善策の具体化を促進し、積載効率の向上、低燃費貨物自動車の普及、アイドリングストップを図る。

(2) 公共交通機関の利用促進

(CO<sub>2</sub>削減量：二六〇万トン)

旅客輸送における二酸化炭素排出量に占める自動車シェアは八割以上であり、二酸化炭素排出量削減のためには、単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量がマイカーに比べて少ない公共交通機関の利用促進を図ることが重要。

① 鉄軌道の整備及びサービス改善

・幹線鉄道は、整備新幹線の整備を進めるほか、高速化等を推進する。

・都市鉄道は、大都市圏において新線建設や複々線化などの輸送力増強工事を進める。また、地方中枢・中核都市においては、新交通システム、モノレール、LRT等の軌道系交通機関について整備を促進し、バス交通等との有機的連携を図る。

・運賃・料金については、ラッシュ時に集中する旅客の分散等を図るため、時差回数乗車券及び土・休日割引回数乗車券を導入する等弾力的な設定を図る。

## ② バスのサービス改善

・バス停留所の改善、超低床ノンステップバス導入、ITSを活用したリアルタイムのバス運行情報の提供等を推進する。

・「エコ定期券」（休日に本人のほか家族が低廉な運賃で使用可能な定期券）の導入等を推進する。

・バスを中心とした都市交通体系を形成するため、オムニバスタウン構想等を推進するとともに、バス事業を活性化し、サービスの向上を図る。

## ③ タクシーのサービス改善

・二酸化炭素排出量の少ないLPGを燃料とするタクシーは、GPS（衛星航法測位シ

ステム）等を活用したAVMシステム（車両位置等自動表示システム）の導入、ITSを活用したタクシー配車システムの導入等により、輸送効率化の向上を図る。

・運賃・料金について、ゾーン運賃制の導入等利用者ニーズに即したメニューの多様化を図る。

## ④ 公共交通機関の利用促進に必要な結節点整備など

・駅前広場、パークアイドライド駐車場など交通結節点の整備や、駅へのアクセス道路整備、バス感応式信号機の整備など、公共交通機関の利用促進を支援する施策を講じる。

・都市圏においては自動車交通円滑化や自動車交通量の抑制を図るマイカーとバスの乗り継ぎシステム（パークアンドバスライド）、歩行者空間への公共交通（路面電車、バス等）の導入（トランジットモール）等を推進する。

## 3 交通対策の推進

### (1) 交通需要マネジメント(TDM) 施策の推進

(CO<sub>2</sub>削減量：一〇万トン)

・自動車の利用者の交通行動の変更を促し、都市または地域レベルの交通の円滑化を図

る「交通需要マネジメント(TDM) 施策」を推進する。

・通勤などを対象に一台当たりの乗車人員を増やし、自動車の効率的利用により自動車交通の調整・抑制を行う相乗りを促進する。

・始業時刻を分散することによりラッシュ時の交通需要の平準化を図り、朝夕の混雑を緩和するオフピーク通勤などの時差出勤を促進する。

### (2) ITS(高度道路交通システム)の推進

(CO<sub>2</sub>削減量：一一〇万トン)

最先端の情報通信技術等を活用し、渋滞の削減や効率的な道路交通の確保等を図るITSについては、高度情報通信社会における他の分野との連携や情報通信インフラの整備等を図りつつ、二世紀初頭の概成を目指して推進し、二酸化炭素排出量の削減に貢献する。

#### ① ナビゲーションの高度化

リアルタイムな道路交通情報をナビゲーションシステムに提供し、ドライバーに最適な行動の選択を可能とするVICS(道路交通情報通信システム)について、二世紀初頭までに全国展開を図り、渋滞を緩和する。

#### ② 自動料金収受システム

料金所で一旦停止することなく自動的に料金の支払いを可能とする自動料金収受システ

ム（ETC）について、二一世紀初頭までに全国展開し、有料道路の料金所での渋滞を解消する。

③ 交通管理の最適化

管制センターの高度化及び信号機の集中制御を実施することにより、交通量に応じた信号制御を行い、渋滞の緩和等円滑な交通の確保を図る。

(3) 信号制御等による自動車交通の円滑化

(CO<sub>2</sub>削減量：二〇万トン)

交通流・量の変化に即応した最適な交通管理を行うため、信号機の感応化、系統化等を推進するとともに、信号制御の合理化を図り、渋滞を緩和する。

(4) 路上工事の縮減や駐車場整備による自動車交通の円滑化  
(CO<sub>2</sub>削減量：一〇万トン)

① 路上工事の縮減

路上工事は、都市内の交通渋滞の大きな原因の一つとなっている。円滑な道路交通の確保を図るため、路上工事を抜本的に削減する共同溝の整備、路上工事の抑制期間の拡大・総量規制の導入、集中工事・共同施工の促進など、路上工事の凝縮対策を実施する。

② 路上駐車対策

官民の連携のもとに駐車場整備等を推進するとともに、交差点等における違法駐車

の取り締まり、違法駐車抑止システム等の整備を行い、交差点部の路上駐車を解消することにより自動車交通の円滑化を図る。

(5) 国民に対する啓発活動など

(CO<sub>2</sub>削減量：一四〇万トン)

① 短距離自動車利用を徒歩、自転車に転換

幅の広い歩道や歩行者専用道路、自転車道の整備を進めるとともに、自転車駐車場の整備を進め、短距離の自動車利用を徒歩や自転車に転換する。

② エコドライブ（環境に優しい運転方法等）の推進

駐車時時のアイドリングストップ、急発進・空ぶかしの抑制、タイヤの空気圧の適正化等点検・整備の励行等、環境に配慮した自動車の使い方の実施を国民全体の取り組みとして推進する。

③ 自動車利用の自粛

さらに自動車での買い物減らす、無駄な荷物の運搬回数を減らす等マイカーや業務車両の利用を自粛する。

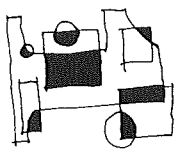
(6) 情報通信を活用した交通代替の推進

(CO<sub>2</sub>削減量：一一〇万トン)

情報通信を活用した在宅勤務やサテライトオフィス勤務等の場所にとらわれない働き方であるテレワーク及びテレビ会議システムの普及を推進す

ることにより交通代替を推進し、二酸化炭素の削減に貢献する。具体的には普及啓発活動、施設整備支援、制度整備等により、テレワーク、テレビ会議の普及を促進し、これらによる通勤・出張等の移動に伴う交通量の削減により二酸化炭素の排出削減に貢献する。

(道路局道路環境課環境計画係長)



# 環境影響評価法施行令について

古橋 季良<sup>※</sup>  
前内 永敏<sup>※</sup>

平成九年六月一三日に公布された環境影響評価法（平成九年法律第八十一号、以下「法」という。）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がある事業に関し、その実施が環境に及ぼす影響について調査、予測及び評価等を行う

環境影響評価を事業者が行うとともに、その方法及び結果について地方公共団体の長、事業の実施に係る免許等を行う者その他環境の保全の見地からの意見を有する者がその意見を述べるための手続等を定め、その手続等によって行われた環境影響評価の結果を事業の内容に関する決定に反映させるための措置を講ずること等を内容とするものである（道路行政セミナー '97年8月号参照）。

この度、対象事業等について定める環境影響評価法施行令（平成九年政令第三百四十六号、以下

政令という。）が平成九年二月三日に公布され、同月二日から施行された。ここでは、その概要を道路局所管事業を中心に紹介する。

## 一 政令の概要

本政令では、法に定める一二事業以外で、環境影響評価の対象事業として、「宅地の造成の事業（造成後の宅地又は当該宅地の造成と併せて整備されるべき施設が不特定多数の者に供給されるものに限る。）」を定めている（第二条）。

また、対象事業のうち、規模が大きく、環境影響評価を必ず行わなければならない事業である第一種事業の具体的範囲を定める（第一条及び別表）とともに、第一種事業に準ずる規模を有し、環境影響評価を行うか否かを個別に判定（スクリーニ

ング）する事業である第二種事業については、その規模を第一種事業の〇・七五以上とすることとされ（第五条）、具体的範囲についても定めている（第六条及び別表）。

さらに、環境影響評価の結果を反映させる許認可等についても当該許認可等の根拠となる法律の規定が定められた（第三条及び四条並びに別表）。

## 二 道路法上の道路に関する環境影響評価法の対象事業

道路法上の道路で対象事業となるのは、別表の一で定められている高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路、指定都市高速道路又は一般国道の新設又は改築の事業である。これらは、従来行われてきた閣議決定要綱に基づく環境影響評価

表1 閣議決定要綱アセスの対象事業  
(道路局所管分)

事業	内容
高速自動車国道	新設又は改築（インターチェンジの追加等の小規模な改築を除く。）
首都高速道路、阪神高速道路、指定都市高速道路	4車線以上の新設又は改築（ランプの追加等の小規模な改築を除く。）
一般国道	4車線以上の新設、4車線以上のバイパスの設置又は新たに4車線以上を付加することとなる拡幅（新設、バイパスの設置又は拡幅に係る部分が10キロメートル以上のものに限る。）

における対象事業と基本的に同一のものであるが、若干の対象事業の拡大が行われた。従来、首都高速道路、阪神高速道路若しくは指定都市高速道路（以下「首都高速道路等」という。）又は一般国道の拡幅事業については、四車線以上を付加するものだけを対象事業としていたが、政令では改築後四車線以上となるものまで含まれることとなった。つまり、従来、二車線の現道を四車線に拡幅する事業等については対象外であったが、政令では新しく対象とされることとなったのである。その他については、文言が法令にふさわしいものとなる

よう変更されているものの、内容に変化はない（表1参照）。以下、道路の種類毎に疑義の生ずる可能性があると思われる箇所について解説する。

まず、政令の別表の一の項のロ及びニに定められている高速自動車国道及び首都高速道路等についての「改築の事業であって、車線の数の増加を伴うもの」は、拡幅事業を指している。ここで、車線とは登坂車線（上り勾配の道路において速度の著しく低下する車両を他の車両から分離して通行させることを目的とする車線）、屈折車線（自動車を右折させ、又は左折させることを目的とする車線）及び変速車線（自動車を加速させ、又は減速させることを目的とする車線）を除いた、いわゆる本線である。また、高速自動車国道又は首都高速道路等については、バイパス事業が存在しないため、バイパスに係る記述はない。

また、高速自動車国道及び首都高速道路等については、規模要件がないため、第一種事業のみ定められており、第二種事業が存在しない。ここで、別表の一の項のロ及びニの中の「車線の数の増加に係る部分の長さが一キロメートル以上であるものに限る」との表現は、規模要件をもたない高速自動車国道及び首都高速道路等について、環境への影響が十分小さいと考えられるインターチェンジやランプの追加等の小規模な改築を対象から除くためのものである。したがって、当該表現中の

「一キロメートル」は規模要件ではないので、長さが「〇・七五キロメートル以上二キロメートル未満」のものが第二種事業となるということはない。

一方、別表の一の項のへに定められている一般国道の改築の事業については、「改築の事業であって、道路の区域を変更して車線の数を増加させるもの」は、道路の拡幅事業を指しており、バイパスの建設の事業はこれには含まれない。バイパスの建設の事業は「改築の事業であって、道路の区域を変更して新たに道路を設けるもの」で読まれる。なお、一般国道の改築事業については、一事業区間の中に拡幅部とバイパス部の両者を含むものがしばしば見られるが、このような事業については、両者は一体の事業であるため、あわせた距離をもって規模が判断されることとなる。への中の括弧内の表現は、このようなケースも含める趣旨のものであり、「車線の数の増加に係る部分」は拡幅部、「変更後の道路の区域において新たに設けられる道路の部分」はバイパス部を表している。

また、一般国道については規模要件が定められており、長さが十キロメートル以上の新設又は改築は第一種事業として必ず環境影響評価法の実施対象となるが、長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満の新設又は改築は第二種事業となり、まずスクリーニング手続が行われることとなる。



### 三 軌道に関する環境影響評価法の対象事業

軌道については、閣議決定要綱に基づく環境影響評価法の対象となっていなかったが、法では、一の項のホ第二欄で定義される普通鉄道と同様の構造をもつ新設軌道が対象とされている（別表の三の項のト、チ）。新設軌道とは、道路外に敷設される軌道（軌道建設規定（大正十二年内務・鉄道省令）第三条参照）のことである。また、普通鉄道と同様の構造をもつとは、一般的には、鉄輪で走行するものということである。併用軌道（道路上に敷設される軌道、同条参照）が対象とされなかったのは、道路上に敷設されるのであれば、既にそこはもとから自動車等の走行する道路であること、軌道運転規則（昭和二十九年運輸省令第二十二号）第五十三条により併用軌道の最高速度が毎時四十キロメートルに制限されていること、また、通常併用軌道が道路の中央部に建設されていること等から、周辺環境に新たに負荷する影響が小さいと考えられることによる。また、モノレーンや新交通システムのようにゴム輪で走行するものについても周辺環境に与える騒音等の影響が小さいと考えられることにより対象とされなかった。

### 四 国の関与について

法の対象事業については、国の立場からみて一定の水準が確保された環境影響評価を実施し、環境保全上の配慮をする必要があるとの観点のほか、そのような配慮を国として確保できる事業とする必要があることから、国が実施し、又は免許等により関与する事業とされている（表2参照）。政令の別表の第四欄には、法第二条第二項第二号イの「法律であつて政令で定める免許等」の根拠規定が掲げられている。

### 五 今後の予定等

環境影響評価法の全体が施行されるの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されているが、上述した環境影響評価法施行令の施行と同時に一部（目的、定義、基本的事項、主務大臣等に係る部分）は既に施行されている。今後は、意見提出期間や軽微な修正に関する政令や、第二種事業の判定基準、環境影響評価の項目及び手法の選定の基準、環境の保全のための措置に関する指針を定める主務省令、都市計画特例に係る主務省令・建設省令等が制定されることとなっており、現在、政府内において制定作業が続けられているところである。

表2

別表	事業	国の関与等	免許等に係る法律の規定
一の項のイ、ロ	高速自動車国道の新設、改築	国が行う事業	—
一の項のハ、ニ	首都高速道路、阪神高速道路の新設、改築	首都高速道路公団又は阪神高速道路公団の行う有料の首都高速道路又は阪神高速道路の新設又は改築に係る工事実施計画書の建設大臣の認可、変更認可	道路整備特別措置法第7条の3第1項
一の項のハ、ニ	指定都市高速道路の新設、改築	地方道路公社の行う指定都市高速道路の新設又は改築に係る建設大臣の許可、変更許可	道路整備特別措置法第7条の14第1項、第6項
一の項のホ、ヘ	一般国道の新設又は改築（建設大臣施行）	国が行う事業	—
一の項のホ、ヘ	一般国道の新設又は改築（都道府県知事、指定市長等施行）	都道府県知事、指定市長等が行う一般国道の新設又は改築に係る建設大臣の認可	道路法第74条第2号
一の項のホ、ヘ	一般国道の新設又は改築（日本道路公団施行）	日本道路公団が行う有料の一般国道の新設又は改築に係る建設大臣の許可、変更許可	道路整備特別措置法第3条第1項、第4項
一の項のホ、ヘ	一般国道の新設又は改築（地方道路公社施行）	地方道路公社が行う有料の一般国道の新設又は改築に係る建設大臣の許可、変更許可	道路整備特別措置法第7条の12第1項、第4項
一の項のホ、ヘ	一般国道の新設又は改築（本州四国連絡橋公団施行）	本州四国連絡橋公団が行う有料の一般国道の新設又は改築に係る建設大臣の認可、変更認可	本州四国連絡橋公団法第31条第1項
三の項のト	新設軌道の建設	軌道経営者が行う新設軌道の建設に係る運輸大臣及び建設大臣の認可、変更認可	軌道法第5条第1項、第33条（軌道法施行令第6条第1項に係る場合に限る。）
三の項のチ	新設軌道の線路の改良	軌道経営者が行う新設軌道の線路の改良に係る運輸大臣及び建設大臣の認可、変更認可	軌道法第33条（軌道法施行令第6条第1項に係る場合に限る。）

※ 道路局路政課企画係長  
※ 道路局道路環境課環境計画係長

## 政令第三百四十六号

### 環境影響評価法施行令

内閣は、環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）第二条第二項及び第三項並びに第四十八条第一項の規定に基づき、この政令を制定する。

#### （第一種事業）

第一条 環境影響評価法（以下「法」という。）第二条第二項の政令で定める事業は、別表の第一欄に掲げる事業の種類」とにそれぞれ同表の第二欄に掲げる要件に該当する一の事業とする。ただし、当該事業が同表の一の項から五の項まで又は八の項から十三の項までの第二欄に掲げる要件のいずれかに該当し、かつ、公有水面の埋立て又は干拓（同表の七の項の第一欄に掲げる要件に該当するもの及び同表の七の項の第三欄に掲げる要件に該当することを理由として法第四条第三項第一号の措置がとられたものに限る。以下「対象公有水面埋立て等」という。）を伴うものであるときは、対象公有水面埋立て等である部分を除くものとする。

#### （法第二条第二項第一号ワの政令で定める事業の種類）

第二条 法第二条第二項第一号ワの政令で定める事業の種類は、宅地の造成の事業（造成後の宅地又は当該宅地の造成と併せて整備されるべき施設が不特定かつ多数の者に供給されるものに限るものとし、法第二条第二項第一号チからヲまでに掲げるものに該当するものを除く。）とする。

#### （免許等に係る法律の規定）

第三条 法第二条第二項第二号イの法律の規定であつて政令で定めるものは、別表の第一欄に掲げる事業の種類（第二欄及び第三欄に掲げる事業の種類の詳細を含む。）ごとにそれぞれ同表の第四欄に掲げるとおりとする。

#### （法第二条第二項第二号ホの法律の規定であつて政令で定めるもの）

第四条 法第二条第二項第二号ホの法律の規定であつて政令で定めるものは、公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）第四十二条第一項（土地改良法（昭和二十四年法律第九十五号）第二条第二項第四号の事業に適用される場合に限る。）の規定とする。

#### （第二種事業の規模に係る数値の比）

第五条 法第二条第三項の政令で定める数値は、〇・七五とする。

#### （第二種事業）

第六条 法第二条第三項の政令で定める事業は、別表の第一欄に掲げる事業の種類ごとにそれぞれ同表の第三欄に掲げる要件に該当する一の事業とする。ただし、当該事業が同表の一の項から五の項まで又は八の項から十三の項までの第三欄に掲げる要件のいずれかに該当し、かつ、対象公有水面埋立て等を伴うものであるときは、対象公有水面埋立て等である部分を除くものとする。

#### （対象港湾計画の要件）

第七条 法第四十八条第一項の規定により港湾環境影響評価その他の手続を行わなければならない港湾計画の決定又は決定後の港湾計画の変更は、次の各号のいずれかに該当するものとする。

- 一 港湾計画の決定であつて、当該港湾計画に定められる港湾開発等の対象となる区域のうち、埋立てに係る区域及び土地を掘り込んで水面とする区域（次号において「埋立て等区域」という。）の面積の合計が三百ヘクタール以上であるもの
- 二 決定後の港湾計画の変更であつて、当該変更後の港湾計画に定められる港湾開発等の対象となる区域のうち、埋立て等区域（当該変更前の港湾計画に定められていたものを除く。）の面積の合計が三百ヘクタール以上であるもの

#### 附則

#### （施行期日）

第一条 この政令は、法附則第一条第一号に掲げる規定の施行の日（平成九年十二月十二日）から施行する。

#### （環境庁組織令の一部改正）

第二条 環境庁組織令（昭和四十六年政令第二百十九号）の一部を次のように改正する。

第六条第一項第七号の四の次に次の一号を加える。

七の五 環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）の施行に関すること（他の行政機関の所掌に属するものを除く。）。

第十八条に次の一号を加える。

三 環境影響評価法の施行に関すること（同法の規定に基づく主務大臣の権限に属する事項に関する事務であつて、環境事業団に対する監督に該当するものを除く。）。

#### （建設省組織令の一部改正）

第三条 建設省組織令（昭和二十七年政令第三百九十四号）の一部を次のように改正する。

第三十四条第三号中「次条第七号」を「次条第八号」に改める。

第三十五条中第十五号を第十六号とし、第四号から第十四号までを一号ずつ繰り下げ、第三号の次に次の一号を加える。

四 環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）の規定による都市計画に定められる対象事業等に関する環境影響評価その他の手続の特例に関すること。

第三十六条第四号中「前条第四号」を「前条第五号」に改める。

第五十九条第四号中「第三十五条第六号」を「第三十五条第七号」に改める。

別表（第一条、第三条、第六条関係）

事業の種類	第一種事業の要件	法律の規定
一 法第二 条第二項 第一号イ	イ 高速自動車国道法（昭和三十一年法律第七十九号）第四条第一項の高速自動車国道の新設の事業	
に掲げる 事業の種 類	ロ 高速自動車国道法第四条第一項の高速自動車国道の改築の事業であつて、車線（道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条第六号の登坂車線、同条第七号の屈折車線及び同条第八号の変速車線を除く。以下同じ。）の数の増加を伴うもの（車線の数の増加に係る部分の長さが一キロメートル以上であるものに限る。）	
	ハ 道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第七条の二第一項に規定する首都高速道路若しくは同条	道路整備特別措置法第七条の三 置法第七号の三 第一項又は第七

第二項に規定する阪神高速道路又は同法第七条の十四第一項に規定する指定都市高速道路（以下「首都高速道路等」という。）の新設の事業（車線の数が四以上である道路を設けるものに限る。）		第二項に規定する阪神高速道路又は同法第七条の十四第一項に規定する指定都市高速道路（以下「首都高速道路等」という。）の新設の事業（車線の数が四以上である道路を設けるものに限る。）	条の十四第一項 若しくは第六項
二 首都高速道路等の改築の事業であつて、車線の数の増加を伴うもの（改築後の車線の数が四以上であり、かつ、車線の数の増加に係る部分の長さが一キロメートル以上であるものに限る。）		二 首都高速道路等の改築の事業であつて、車線の数の増加を伴うもの（改築後の車線の数が四以上であり、かつ、車線の数の増加に係る部分の長さが一キロメートル以上十キロメートル未満である道路を設けるものに限る。）	事業を実施しようとする者（以下「事業主体」という。）が建設大臣以外の者である場合につき、道路法第七
ホ 道路法（昭和二十七年法律第八十号）第五条第一項に規定する道路（首都高速道路等であるものを除く。以下「一般国道」という。）の新設の事業（車線の数が四以上であり、かつ、長さが十キロメートル以上である道路を設けるものに限る。）		ホ 道路法（昭和二十七年法律第八十号）第五条第一項に規定する道路（首都高速道路等であるものを除く。以下「一般国道」という。）の新設の事業（車線の数が四以上であり、かつ、長さが十キロメートル以上十キロメートル未満である道路を設けるものに限る。）	十四号第二号、 道路整備特別措 置法第三条第一 項若しくは第四 項若しくは第七 条の十二第一項 若しくは第四項
ハ 一般国道の改築の事業であつて、道路の区域を変更して車線の数を増加させ、又は新たに道路を設けるもの（車線の数の増加に係る部分（改築後の車線の数が四以上であるものに限る。）及び変更後の道路の区域において新たに設けられる道路の部		ハ 一般国道の改築の事業であつて、道路の区域を変更して車線の数を増加させ、又は新たに道路を設けるもの（車線の数の増加に係る部分（改築後の車線の数が四以上であるものに限る。）及び変更後の道路の区域におい	

<p>分（車線の数が四以上であるものに限る。）の長さの合計が十キロメートル以上であるものに限る。）</p>	<p>ト 森林開発公団法施行令（昭和三十一年政令第二百十八号）第二條第一項第二号の二に規定する大規模林道事業（幅員が六・五メートル以上であり、かつ、長さが二十キロメートル以上である林道を設けるものに限る。）</p>	<p>て新たに設けられる道路の部分（車線の数が四以上であるものに限る。）の長さの合計が七・五キロメートル以上十キロメートル未満であるものに限る。）</p>	<p>又は本州四国連絡橋公団法（昭和四十五年法律第八十一号）第三十一條第一項</p>
<p>二 法第二條第二項第一号に掲げる事業の種類</p>	<p>イ 河川管理施設等構造令（昭和五十一年政令第九十九号）第二條第二号のサーチャージ水位（サーチャージ水位がないダムにあつては同條第一号の常時満水位。この項のイの第三欄において同じ。）における貯水池の水面の面積が百ヘクタール以上であるダムの新築（五の項において「大規模ダム新築」という。）の事業（当該ダムが水力発電所の設備となる場合にあつては、当該事業を実施しようとする者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めたとときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者であるもの（当該水力発電所の</p>	<p>サーチャージ水位における貯水池の水面の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるダムの新築の事業（当該ダムが水力発電所の設備となる場合にあつては、当該事業を実施しようとする者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めたとときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者であるもの（当該水力発電所の</p>	<p>都道府県知事が事業を実施する場合（二級河川について高さが十五メートル未満のダムの新築を行う場合を除く。）につき、河川法第七十九條第一項（河川法施行令（昭和四十年政令第十四号）第四十五條第二号に係る</p>

<p>表する者を定めるときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業法（昭和三十九年法律第七十号）第二條第一項第八号の電気事業者（以下単に「電気事業者」という。）又は同項第九号の卸供給を行う事業を営み、若しくは営もうとする者（建設大臣、都道府県知事又は水資源開発公団である者を除く。以下「卸供給事業者」という。）であるもの（当該水力発電所の出力が二万二千五百キロワット以上である場合に限る。）及び当該水力発電所の専用設備の設置に該当するものを除く。以下「第一種ダム新築事業」という。）であつて、建設大臣又は都道府県知事が河川法（昭和三十九年法律第六十七号）第八條に規定する河川工事（以下単に「河川工事」という。）として行うもの</p>	<p>出力が二万二千五百キロワット以上である場合に限る。）及び当該水力発電所の専用設備の設置に該当するものを除く。以下「第一種ダム新築事業」という。）であつて、建設大臣又は都道府県知事が河川工事として行うもの</p>	<p>場合に限る。）又は第二項第二号</p>
<p>ロ 第一種ダム新築事業であつて、当該ダムを用いて水道法（昭和三十一年法律第七十七号）第三條第二項の水道事業（以下単に「水道事業」という。）又は同條第四項の水道用</p>	<p>第二種ダム新築事業であつて、当該ダムを用いて水道事業又は水道用水供給事業を営み、又は経営しようとする者が行うもの</p>	<p>水道法第六條第一項、第十條第一項、第二十六條又は第三十條第一項</p>

ホ 第一種ダム新築事業であって、水	第二種ダム新築事業であって、水	水資源開発公団	<p>水供給事業（以下単に「水道用水利事業」という。）を営み、又は経営しようとする者が行うもの</p> <p>ハ 第一種ダム新築事業であって、当該ダムを用いて工業用水道事業（昭和三十三年法律第八十四号）第二条第四項の工業用水道事業（以下単に「工業用水道事業」という。）を営み、又は営もうとする者が行うもの（地方公共団体が法第二号の国の補助金等の交付を受けないで行うものを除く。）</p> <p>二 第一種ダム新築事業であって、土地改良法第二条第二項の土地改良事業（以下単に「土地改良事業」という。）として行うもの</p>	<p>第二種ダム新築事業であって、当該ダムを用いて工業用水道事業を営み、又は営もうとする者が行うもの（地方公共団体が法第二号の国の補助金等の交付を受けないで行うものを除く。）</p> <p>第二種ダム新築事業であって、事業主体が国又は都道府県以外の者である場合につき、土地改良法第五条第一項、第四十八条第一項、第九十条第一項、第九十五条の二第一項、第九十六条の二第一項又は第九十六条の三第一項</p>	<p>事業主体が地方公共団体以外の者である場合につき、工業用水道事業法第三条第二項又は第六条第二項</p> <p>事業主体が国又は都道府県以外の者である場合につき、土地改良法第五条第一項、第四十八条第一項、第九十条第一項、第九十五条の二第一項、第九十六条の二第一項又は第九十六条の三第一項</p>
-------------------	-----------------	---------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

第一種堰新築事業」という。）であ	河川工事として行うもの	第一項	<p>資源開発公団が行うもの</p> <p>ハ 計画湛水位（堰の新築又は改築に関する計画において非洪水時に堰によつてたたえることとした流水の最高の水位で堰の直上流部におけるものをいう。）における湛水区域の面積（以下「湛水面積」という。）が百ヘクタール以上である堰の新築（五の項において「大規模堰新築」という。）の事業（当該堰が水力発電所の設備となる場合にあつては、当該事業を実施しようとする者（当該事業を実施しようとする者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めたときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者であるもの（当該水力発電所の出力が二万二千五百キロワット以上である場合に限る。）及び当該水力発電所の専用設備の設置に該当するものを除く。以下「第二種堰新築事業」という。）であつて、建設大臣又は都道府県知事が</p>	<p>水資源開発公団が行うもの</p> <p>湛水面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満である堰の新築の事業（当該堰が水力発電所の設備となる場合にあつては、当該事業を実施しようとする者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めたときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者であるもの（当該水力発電所の出力が二万二千五百キロワット以上である場合に限る。）及び当該水力発電所の専用設備の設置に該当するものを除く。以下「第二種堰新築事業」という。）であつて、建設大臣又は都道府県知事が</p>	<p>法（昭和三十六年法律第二百八号）第二十条第一項</p> <p>都道府県知事が一級河川について事業を実施する場合につき、河川法第七十九条第一項（河川法施行令第四十五条第二号に係る場合に限る。）</p>
------------------	-------------	-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>って、建設大臣又は都道府県知事が河川工事として行うもの</p>	<p>ト 改築後の湛水面積が百ヘクタール以上であり、かつ、湛水面積が五十ヘクタール以上増加することとなる堰の改築（五の項において「大規模堰改築」という。）の事業（当該改築後の堰が水力発電所の設備となる場合にあっては、当該事業を実施しようとする者（当該事業を実施しようとする者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めるときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者であるもの（当該水力発電所の出力が二万二千五百キロワット以上である場合に限る。）及び当該水力発電所の専用設備の設置に該当するものを除く。以下「第一種堰改築事業」という。）であって、建設大臣又は都道府県知事が河川工事として行うもの</p>	<p>改築後の湛水面積が七十五ヘクタール以上であり、かつ、湛水面積が三十七・五ヘクタール以上増加することとなる堰の改築の事業（第一種堰改築事業に該当しないものに限るものとし、当該改築後の堰が水力発電所の設備となる場合にあっては、当該事業を実施しようとする者（当該事業を実施しようとする者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めるときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者であるもの（当該水力発電所の出力が二万二千五百キロワット以上である場合に限る。）及び当該水力発電所の専用設備の設置に該当するものを除く。以下「第二種堰改築事業」という。）であって、建設大臣又は都道府県知事が河川工事として行うもの</p>
------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>チ 第一種堰新築事業であって、当該堰を用いて水道事業又は水道用水供給事業を営み、又は経営しようとする者が行うもの</p>	<p>第二種堰新築事業であって、当該堰を用いて水道事業又は水道用水供給事業を営み、又は経営しようとする者が行うもの</p>	<p>水道法第六条第一項、第十条第一項、第二十六条又は第三十条第一項</p>
<p>リ 第一種堰改築事業であって、当該堰を用いて水道事業又は水道用水供給事業を営み、又は経営しようとする者が行うもの</p>	<p>第二種堰改築事業であって、当該堰を用いて水道事業又は水道用水供給事業を営み、又は経営しようとする者が行うもの</p>	<p>第一項</p>
<p>又 第一種堰新築事業であって、当該堰を用いて工業用水道事業を営み、又は営もうとする者が行うもの（地方公共団体が法第二二条第二号ロの国の補助金等の交付を受けないで行うものを除く。）</p>	<p>第二種堰新築事業であって、当該堰を用いて工業用水道事業を営み、又は営もうとする者が行うもの（地方公共団体が法第二二条第二号ロの国の補助金等の交付を受けないで行うものを除く。）</p>	<p>事業主体が地方公共団体以外の場合につき、工業用水道事業法第三条第二項又は第六条第二項</p>
<p>ル 第一種堰改築事業であって、当該堰を用いて工業用水道事業を営み、又は営もうとする者が行うもの（地方公共団体が法第二二条第二号ロの国の補助金等の交付を受けないで行うものを除く。）</p>	<p>第二種堰改築事業であって、当該堰を用いて工業用水道事業を営み、又は営もうとする者が行うもの（地方公共団体が法第二二条第二号ロの国の補助金等の交付を受けないで行うものを除く。）</p>	<p>事業主体が国又は都道府県以外</p>
<p>ヲ 第一種堰新築事業であって、土地改良事業として行うもの</p>	<p>第二種堰新築事業であって、土地改良事業として行うもの</p>	<p>は都道府県以外</p>
<p>ワ 第一種堰改築事業であって、土地改良事業として行うもの</p>	<p>第二種堰改築事業であって、土地改良事業として行うもの</p>	<p>の者である場合につき、土地改</p>

<p>カ 第一種堰新築事業であつて、水資源開発公団が行うもの</p>	<p>第二種堰新築事業であつて、水資源開発公団が行うもの</p>	<p>水資源開発公団 法第二十条第一 三第一項</p>
<p>コ 第一種堰改築事業であつて、水資源開発公団が行うもの</p>	<p>第二種堰改築事業であつて、水資源開発公団が行うもの</p>	<p>項</p>
<p>ク 施設が設置される土地の面積及び施設の操作により露出することとなる水底の最大の水平投影面積の合計が百ヘクタール以上である湖沼水位調節施設の新築の事業であつて、建設大臣、都道府県知事又は水資源開発公団が河川工事として行うもの</p>	<p>施設が設置される土地の面積及び施設の操作により露出することとなる水底の最大の水平投影面積の合計が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満である湖沼水位調節施設の新築の事業であつて、建設大臣、都道府県知事又は水資源開発公団が河川工事として行うもの</p>	<p>都道府県知事が一級河川について事業を実施する場合又は水資源開発公団が事業を実施する場合につき、河川法第七十九条第一項（河川法施行令第四十五条第二号に係る場合に限る。）又は水資源開発公</p>

<p>レ 百ヘクタール以上の面積の土地の形状を変更する放水路の新築の事業であつて、建設大臣又は都道府県知事が河川工事として行うもの</p>	<p>七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満の面積の土地の形状を変更する放水路の新築の事業であつて、建設大臣又は都道府県知事が河川工事として行うもの</p>	<p>団法第二十条第一項</p>
<p>三 法第二十条第二項第一号ハに掲げる事業の種類</p>	<p>イ 全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第四条第一項に規定する建設線の建設（既設の同法附則第六項第一号の新幹線鉄道規格新線（以下単に「新幹線鉄道規格新線」という。）の区間について行うものを除く。）の事業</p>	<p>全国新幹線鉄道整備法第九條第一項</p>
<p>ロ 全国新幹線鉄道整備法第二條の新幹線鉄道に係る鉄道施設の改良（本線路の増設（一の停車場に係るものを除く。）又は地下移設、高架移設その他の移設（軽微な移設を除く。）に限る。以下「鉄道施設の改良」という。）の事業</p>	<p>鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第十二條第一項又は同法第四項において準用する同法第九條第一</p>	<p>項</p>

ハ 新幹線鉄道規格新線の建設の事業		全国新幹線鉄道整備法附則第十一項
二 新幹線鉄道規格新線に係る鉄道施設の改良の事業		鉄道事業法第十二条第一項又は同条第四項において準用する同法第九条第一項
ホ 鉄道事業法による鉄道（懸垂式鉄道、跨座式鉄道、案内軌条式鉄道、無軌条電車、鋼索鉄道、浮上式鉄道その他の特殊な構造を有する鉄道並びに新幹線鉄道及び新幹線鉄道規格新線を除く。以下「普通鉄道」という。）の建設（全国新幹線鉄道整備法附則第六項第二号の新幹線鉄道直通線の建設を除く。）の事業（長さが十キロメートル以上である鉄道に限る。）	普通鉄道の建設（全国新幹線鉄道整備法附則第六項第二号の新幹線鉄道直通線の建設を除く。）の事業（長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満である鉄道に限る。）	鉄道事業法第八條第一項若しくは第九條第一項又は本州四国連絡橋公団法第三十一條第一項
ヘ 普通鉄道に係る鉄道施設の改良の事業（改良に係る部分の長さが十キロメートル以上であるものに限る。）	普通鉄道に係る鉄道施設の改良の事業（改良に係る部分の長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満であるものに限る。）	鉄道事業法第十二條第一項又は同条第四項において準用する同法第九条第一項
ト 軌道法（大正十年法律第七十六号）による新設軌道（普通鉄道の構造	新設軌道の建設の事業（長さが七・五キロメートル以上十キロ	軌道法第五條第一項又は第三十

と同様の構造を有するものに限る。以下単に「新設軌道」という。）の建設の事業（長さが十キロメートル以上である軌道を設置するものに限る。）	メートル未満である軌道を設置するものに限る。）	三条（軌道法施行令（昭和二十八年政令第二百五十八号）第六條第一項に係る場合に限る。）
チ 新設軌道に係る線路の改良（本線路の増設（一の停車場に係るものを除く。）又は地下移設、高架移設その他の移設（軽微な移設を除く。）に限る。この項のチの第三欄において「線路の改良」という。）の事業（改良に係る部分の長さが十キロメートル以上であるものに限る。）	新設軌道に係る線路の改良の事業（改良に係る部分の長さが七・五キロメートル以上十キロメートル未満であるものに限る。）	軌道法第三十三條（軌道法施行令第六條第一項に係る場合に限る。）
四 法第二條第二項第一号ニに掲げる事業の種類	飛行場及びその施設の設置の事業（長さが二千五百メートル以上である滑走路を設けるものに限る。）	飛行場及びその施設の設置の事業（長さが千八百七十五メートル以上二千五百メートル未満である滑走路を設けるものに限るものとし、この項のイの第二欄に掲げる要件に該当するものを除く。）
イ 飛行場及びその施設の設置の事業（長さが二千五百メートル以上である滑走路を設けるものに限る。）	滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更の事業（新設する滑走路の長さが千八百七十五	事業主体が国以外の者である場合につき、航空
ロ 滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更の事業（新設する滑走路の長さが千八百七十五	滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更の事業（新設する滑走路の長さが千八百七十五	事業主体が国以外の者である場合につき、航空



あるものに限る。)	ハ 滑走路の延長を伴う飛行場及びその施設の変更の事業（延長後の滑走路の長さが二千五百メートル以上であり、かつ、滑走路を五百メートル以上延長するものに限る。）	メートル以上二千五百メートル未満であるものに限るものとし、この項のロの第二欄に掲げる要件に該当するものを除く。）	法第四十三条第一項又は第五十条の第三第一項
五 法第二	イ 出力が三万キロワット以上である水力発電所の設置の工事の事業（当該水力発電所の設備にダム又は堰が含まれる場合において、当該ダムの新築又は当該堰の新築若しくは改築を行おうとする者（その者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めるときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者でないときは、当該ダムの新築又は当該堰の新築若しくは改築である部分を除く。）	出力が二万二千五百キロワット以上三万キロワット未満である水力発電所の設置の工事の事業（この項のロの第二欄に掲げる要件に該当しないものに限るものとし、当該水力発電所の設備にダム又は堰が含まれる場合において、当該ダムの新築又は当該堰の新築若しくは改築を行おうとする者（その者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めるときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に	電気事業法第四十七条第一項若しくは第二項又は第四十八条第一項

供する電気事業者又は卸供給事業者でないときは、当該ダムの新築又は当該堰の新築若しくは改築である部分を除く。）	ロ 出力が二万二千五百キロワット以上三万キロワット未満である水力発電所の設置の工事の事業（当該水力発電所の設置の工事が大規模ダム新築又は大規模堰新築若しくは大規模堰改築（以下「大規模ダム新築等」という。）を伴い、かつ、大規模ダム新築等を行おうとする者（その者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めるときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者であるものに限る。）	ハ 出力が三万キロワット以上である発電設備の新設を伴う水力発電所の変更の工事の事業（当該水力発電所の変更の工事がダムの新築又は堰の新築若しくは改築を伴う場合において、当該ダムの新築又は当該堰の新築若しくは改築を行おうとする者（その者が二以上である場合において	出力が二万二千五百キロワット以上三万キロワット未満である発電設備の新設を伴う水力発電所の変更の工事の事業（この項の二の第二欄に掲げる要件に該当しないものに限るものとし、当該水力発電所の変更の工事がダムの新築又は堰の新築若しくは改築である部分を除く。）
--------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>二 出力が二万二千五百キロワット以上三万キロワット未満である発電設備の新設を伴う水力発電所の変更に係る事業（当該水力発電所の変更に伴う大規模ダム新築等を伴い、かつ、大規模ダム新築等を行おうとする者（その者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めたときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者であるものに限る。）</p>	<p>は改築を伴う場合において、当該ダムの新築又は当該堰の新築若しくは改築を行おうとする者（その者が二以上である場合において、これらの者のうちから代表する者を定めたときは、その代表する者）が当該水力発電所をその事業の用に供する電気事業者又は卸供給事業者でないときは、当該ダムの新築又は当該堰の新築若しくは改築である部分を除く。）</p>
<p>ホ 出力が十五万キロワット以上である火力発電所（地熱を利用するもの</p>	<p>出力が十一万二千五百キロワット以上十五万キロワット未満で</p>

<p>六 法第二條第二項第一号へに掲げる事業の種類</p>	<p>イ 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）第八條第一項に規定する一般廃棄物の最終処分場（以下「一般廃棄物最終処分場」という。）又は同法第十五條第一項に規定する産業廃棄物</p>	<p>一般廃棄物最終処分場又は産業廃棄物最終処分場の設置の事業（埋立処分の用に供される場所の面積が二十五ヘクタール以上三十八ヘクタール未満であるものに限る。）</p>	<p>産業廃棄物の処理及び清掃に関する法律第八條第一項、第九條の三</p>	<p>を除く。）の設置の工事の事業</p>	<p>ハ 出力が十五万キロワット以上である発電設備の新設を伴う火力発電所（地熱を利用するものを除く。）の変更の工事の事業</p>	<p>ト 出力が一万キロワット以上である火力発電所（地熱を利用するものに限る。）の設置の工事の事業</p>	<p>チ 出力が一万キロワット以上である発電設備の新設を伴う火力発電所（地熱を利用するものに限る。）の変更の工事の事業</p>	<p>リ 原子力発電所の設置の工事の事業</p>	<p>ヌ 発電設備の新設を伴う原子力発電所の変更の工事の事業</p>	<p>ある火力発電所（地熱を利用するものを除く。）の設置の工事の事業</p>	<p>出力が十一万二千五百キロワット以上十五万キロワット未満である発電設備の新設を伴う火力発電所（地熱を利用するものを除く。）の変更の工事の事業</p>	<p>出力が七千五百キロワット以上一万キロワット未満である火力発電所（地熱を利用するものに限る。）の設置の工事の事業</p>	<p>出力が七千五百キロワット以上一万キロワット未満である発電設備の新設を伴う火力発電所（地熱を利用するものに限る。）の変更の工事の事業</p>
-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	-----------------------	------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	--------------------------	------------------------------------	----------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

八 法第二 条第二項 第一号チ に掲げる 事業の種 類	土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）第二條第一項に規定する土地区画整理事業である事業（都市計画法（昭和四十三年法律第百号）の規定により都市計画に定められ、かつ、施行区域の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。）	土地区画整理法第二條第一項に規定する土地区画整理事業である事業（都市計画法の規定により都市計画に定められ、かつ、施行区域の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるものに限る。）	事業主体が建設大臣以外の者である場合につき、土地区画整理法第四條第一項、第十條第一項、第十四條第一	七 法第二 条第二項 第一号ト に掲げる 事業の種 類	公有水面埋立法による公有水面の埋立て又は干拓の事業（埋立て又は干拓に係る区域の面積が五十ヘクタールを超えるものに限る。）	公有水面埋立法による公有水面の埋立て又は干拓の事業（埋立て又は干拓に係る区域の面積が四十ヘクタール以上五十ヘクタール以下であるものに限る。）	事業主体が土地改良事業を行う農林水産大臣以外の者である場合につき、公有水面埋立法第二條第一項又は第四十二條第一項	の最終処分場（以下「産業廃棄物最終処分場」という。）の設置の事業（埋立処分の用に供される場所の面積が三十ヘクタール以上であるものに限る。）	一般廃棄物最終処分場又は産業廃棄物最終処分場の規模の変更の事業（埋立処分の用に供される場所の面積が三十ヘクタール以上増加するものに限る。）	一般廃棄物最終処分場又は産業廃棄物最終処分場の規模の変更の事業（埋立処分の用に供される場所の面積が二十五クタール以上三十ヘクタール未満増加するものに限る。）	廃棄物の処理及び清掃に関する法律第九條第一項、第九條の三第一項又は第十條の二第一項
-----------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------	-----------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------

九 法第二 条第二項	新住宅市街地開発法（昭和三十八年法律第百三十四号）第二條第一項に規定	新住宅市街地開発法第二條第一項に規定する新住宅市街地開発	都市計画法第五十九條第一項か	項、第三十九條第一項、第五十二條第一項、第五十五條第十二項、第六十六條第一項、第六十九條第十二項、第七十一條の二第一項若しくは第七十一條の三第十四項又は住宅・都市整備公団法（昭和五十六年法律第四十八号）第四十一條第一項若しくは第十四項（地域振興整備公団法（昭和三十七年法律第九十五号）第二十二條の二において準用する場合を含む。）
------------------	------------------------------------	------------------------------	----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

第一号リに掲げる事業の種類	する新住宅市街地開発事業である事業（施行区域の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。）	事業である事業（施行区域の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるものに限る。）	ら第四項まで又は第六十三条第一項
十 法第二 条第二項 第一号又に掲げる事業の種類	イ 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である事業（施行区域の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。） ロ 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（昭和三十九年法律第二百四十五号）第二条第四項に規定する工業団地造成事業である事業（施行区域の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。）	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第二条第六項に規定する工業団地造成事業である事業（施行区域の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるものに限る。）	都市計画法第五十九條第一項から第三項まで又は第六十三條第一項
十一 法第二 条第二項 第一号に掲げる事業の種類	新都市基盤整備法（昭和四十七年法律第八十六号）第二条第一項に規定する新都市基盤整備事業である事業（施行区域の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。）	新都市基盤整備法第二条第一項に規定する新都市基盤整備事業である事業（施行区域の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるものに限る。）	都市計画法第五十九條第一項から第三項まで又は第六十三條第一項
十二 法第二 条第二項 第一号に掲げる事業の種類	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一百十号）第二条第	流通業務市街地の整備に関する法律第二条第二項に規定する流	都市計画法第五十九條第一項か

項第一号に掲げる事業の種類	二項に規定する流通業務団地造成事業である事業（施行区域の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。）	流通業務団地造成事業である事業（施行区域の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるものに限る。）	ら第三項まで又は第六十三條第一項
十三 宅地の造成の事業（第二条に規定する宅地の造成の事業に	イ 環境事業団が行う宅地の造成の事業（造成に係る土地の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。） ロ 住宅・都市整備公団が行う宅地の造成の事業（造成に係る土地の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。）	環境事業団が行う宅地の造成の事業（造成に係る土地の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるものに限る。） 住宅・都市整備公団が行う宅地の造成の事業（造成に係る土地の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるものに限る。）	環境事業団法（昭和四十年法律第九十五号）第二十一條第一項
下この項において	ハ 地域振興整備公団が行う宅地の造成の事業（造成に係る土地の面積が百ヘクタール以上であるものに限る。）	地域振興整備公団が行う宅地の造成の事業（造成に係る土地の面積が七十五ヘクタール以上百ヘクタール未満であるものに限る。）	地域振興整備公団法第十九條第六項に規定する業務を行う場合につき、同法第十九條の二第一項

## 地下に設けられた河川管理 施設の取扱いについて

道路局路政課

質 疑

平成七年一〇月一日付で施行された「河川法の一部を改正する法律」によれば、地下に設置される河川管理施設等については、河川区域を地下又は空間の一定範囲を定めた立体的なものとして指定することができることとされたが（河川立体区域制度）、

(1) 当該施設（河川立体区域内・GLから約二〇m）が道路の路面下に設置される場合、どのように取り扱えばよいか。

(2) 道路占用許可による処理の場合における道路法第七十一条第二項各号に規定する監督処分を取り扱い。

解 説

(1) 河川法第五十八条の二に規定される河川立体区域は、一定の河川管理施設について、当該河川管理施設に係る河川区域を一定の立体的範囲に限定することにより、当該区域以外には河川法の規定の適用を排除し、区域以外の敷地について建築物等としての自由な利用を認めるものであるが、河川立体区域制度の適用される河川（以下「立体河川」という。）も、道路との交差については、基本的に従来の河川と同様の法的処理

を行って差し支えない（参考参照）。

すなわち、道路と河川のうち、後から設置されるものが先に設置されているものに対して占用の許可を受けることとなる。

本件は、道路の路面下に立体河川が設置されるものであるから、道路法第三十五条に基づき、道路管理者と河川管理者とが協議を行い、協議を成立させることとなる。

ただし、当該協議については、河川管理者はあらかじめ十分な時間的余裕をもって、道路管理者と協議することとしている。

また、この場合、河川管理者は道路区域内において、河川保全立体区域の指定は行わないこととしている。

(2) 道路法第七十一条の監督処分については、法第三十五条の協議占用に対しては適用されないが、道路管理上重要な事項であり、趣旨は協議占用にも妥当するものとして考えられるので、協議の際に援用し、協議事項として明らかにしておくべきであろう。その結果、意見の一致を見ない場合には協議全体が不成立になることもある。

また、国が協議に基づかず占有をしている場合には、法第七十一条第一項第一号により監督処分は可能である。

なお、立体河川が道路に先行して設置さ

れていた場合、道路が立体河川の区域外に設置されることとなれば、当該部分については河川管理者の管理権限が及ばないため、道路管理者としては、河川管理者の許可及び河川管理者との協議は必要でない（ただし現場においては、河川管理施設の保全のため何らかの協議は行われるものと思われる）。ただし河川保全立体区域の指定がされている場合、当該区域における一定の行為は、河川管理者の許可が必要となるため、注意を要する。

参考 道路と河川とが交差する場合の法的処理について

表① 立体河川以外の場合

	道路に対し河川が先行して設置されている場合	河川に対し道路が先行して設置されている場合
当該道路が高速自動車国道又は一般国道である場合	道路管理者と河川管理者との協議が成立することをもって交差部分の敷地に関して、河川管理者の占用の許可があったものとみなされる。（河川法第95条）	道路管理者と河川管理者とが協議することで足りる。（道路法第35条）
当該道路が都道府県道又は市町村道である場合	道路管理者は、交差部分の敷地に関して、河川管理者の占用の許可を受ける。（河川法第24条）	

表② 立体河川の場合

	道路に対し河川が先行して設置されている場合	河川に対し道路が先行して設置されている場合
当該道路が高速自動車国道又は一般国道である場合	立体河川の区域外に道路が設置されるのであれば、河川管理者の占用の許可及び許可に代わる協議は必要ない。ただし、河川保全立体区域が指定されている場合は、一定の行為につき、河川管理者の許可を受けなければならない（河川法第58条の4第1項）。また当該許可については、道路の種類の違いによる場合分けについては、河川管理者による占用の許可の場合（表①左）と同じ。	道路管理者と河川管理者とが協議することで足りる。（道路法第35条）
当該道路が都道府県道又は市町村道である場合		

## 資料一

### 道路法（昭和27年法律第一八〇号）

#### （道路の占用の許可）

第三十二条 道路に左の各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物

二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件

三 鉄道、軌道その他これらに類する施設

四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設

五 地下街、地下室、通路その他これらに類する施設

六 露店、商品置場その他これらに類する施設

七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

一 道路の占用（道路に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。）の目的

二 道路の占用の期間

三 道路の占用の場所

四 工作物、物件又は施設の構造

五 工事実施の方法

六 工事の時期

七 道路の復旧方法

3 第一項の規定による許可を受けた者（以下「道路占用者」という。）は、前項各号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合を除く外、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

4 第一項又は前項の規定による許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものである場合においては、第二項の規定による申請書の提出は、当該地域を管轄する警察署長を経由して行なうことができる。この場合において、当該警察署長は、すみやかに当該申請書を道路管理者に送付しなければならない。

5 道路管理者は、第一項又は第三項の規定による許可を与えようとする場合において、当該許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

#### （国の行う道路の占用の特例）

第三十五条 郵便その他国の行う事業のための道路の占用については、第三十二条第一項及び第三項の規定にかかわらず、国が道路管理者と協議すれば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九条に規定する占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

#### （道路管理者等の監督処分）

第七十一条 道路管理者は、左の各号の一に該当する者に対して、この法律又はこの法律に基く命令の規定によつて与えた許可若しくは承諾を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又は行為若しくは工事の中止、道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件に因り生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずることができる。

一 この法律若しくはこの法律に基く命令の規定又はこれらの規定に基く処分を違反している者

二 この法律又はこの法律に基く命令の規定による許可又は承認に附した条件に違反している者

三 詐欺その他不正な手段によりこの法律又はこの法律に基く命令の規定による許可又は承認を受けた者

2 道路管理者は、左の各号の一に該当する場合においては、この法律又はこの法律に基く命令の規定による許可又は承認を受けた者に対し、前項に規定する処分をし、又は措置を命ずることができる。

一 道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合

二 道路の構造又は交通に著しい支障が生じた場合

三 前二号に掲げる場合の外、道路の管理上の事由以外

の事由に基く公益上やむを得ない必要が生じた場合

3 前二項の規定により必要な措置をとることを命じようとする場合において、過失がなくて当該措置を命ずべき者を確知することができないときは、道路管理者は、その者の負担において、当該措置を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者にこれを行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、当該措置を行うべき旨及びその期限までに当該措置を行わないときは、道路管理者又はその命じた者若しくは委任した者が当該措置を行う旨を、あらかじめ公告しなければならない。

4 道路管理者（第九十七条の二の規定により権限の委任を受けた北海道開発局長を含む。以下この項及び次項において同じ。）は、その職員のうちから道路監視員を命じ、第二十四条、第三十二条第一項若しくは第三項、第三十七条、第四十条、第四十三条、第四十四条第三項若しくは第四項、第四十六第一項若しくは第三項、第四十七条第三項、第四十七条の三第二項若しくは第四十八条第一項若しくは第二項の規定又はこれらの規定に基く処分を違反している者（第一項又は第二項の規定による道路管理者の処分を違反している者を含む。）に対して第一項の規定によるその違反行為若しくは工事の中止を命じ、又は道路に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件により生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずる権限を行わせることができる。

5 道路管理者は、前項の規定により命じた道路監視員に第四十三條の二、第四十七條の三第一項、第四十八條第四項、第四十八條の六又は第四十八條の十の規定による権限を行わせることができる。

6 道路監視員は、前二項の規定による権限を行使する場合においては、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

7 前項の規定による証票の様式その他必要な事項は、建設省令で定める。

(監督処分に伴う損失の補償等)

第七十二條 道路管理者は、第二十四條又は第三十二條第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可を受けた者が前条第二項第二号又は第三号の規定による処分によつて通常受けるべき損失を補償しなければならない。

2 第六十九條第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。

3 道路管理者は、第一項の規定による補償の原因となつた損失が前条第二項第三号の規定による処分によるものである場合においては、当該補償金額を当該事由を生じさせた者に負担させることができる。

資料二

河川法（昭和39年法律第一六七号）

(河川立体区域)

第五十八條の二 河川管理者は、河川管理施設が、地下に設けられたもの、建物その他の工作物内に設けられたもの又は洪水時の流水を貯留する空間を確保するためのもので柱若しくは壁及びこれらによつて支えられる人工地盤から成る構造を有するものである場合において、当該河川管理施設の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の確保を図るため必要があると認めるときは、第六條第一項の規定にかかわらず、当該河川管理

施設に係る河川区域を地下又は空間について一定の範囲を定めた立体的な区域として指定することができる。

2 河川管理者は、前項の河川区域（以下この章及び第六條第三号において「河川立体区域」という。）を指定するときは、建設省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止するときも、同様とする。

(河川保全立体区域)

第五十八條の三 河川管理者は、河川立体区域を指定する河川管理施設を保全するため必要があると認めるときは、当該河川立体区域に接する一定の範囲の地下又は空間を河川保全立体区域として指定することができる。

2 建設大臣は、河川保全立体区域を指定しようとするときは、あらかじめ、関係都道府県知事の意見を聴かなければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

3 河川保全立体区域の指定は、当該河川管理施設を保全するため必要な最小限度の範囲に限つてするものとする。

4 河川管理者は、河川保全立体区域を指定するときは、建設省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止するときも、同様とする。

5 河川保全区域が指定されている前条第一項の河川管理施設について、河川保全立体区域の指定があつたときは、当該河川保全区域の指定は、その効力を失う。

(河川保全立体区域における行為の制限)

第五十八條の四 河川保全立体区域内において、次に掲げる行為をしようとする者は、建設省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。ただし、政令で定める行為については、この限りでない。

一 土地の掘削、盛土又は切土その他土地の形状を変更する行為

二 工作物の新築、改築又は除却

三 載荷重が一平方メートルにつき政令で定める重量以上の土石をその他の物件の集積

2 第三十三條の規定は、相続人、合併により設立される法人その他の前項の許可を受けた者の一般承継人、同項の許可を受けた者からその許可に係る土地若しくは工作物又は当該許可に係る工作物の新築等をすべき土地（以下この項において「許可に係る土地等」という。）を譲り受けた者及び同項の許可を受けた者から賃貸借その他により当該許可に係る土地等を使用する権利を取得した者について準用する。

(河川予定立体区域)

第五十八條の五 河川管理者は、河川工事を施行するため必要があると認めるときは、河川工事の施行により新たに河川立体区域として指定すべき地下又は空間を河川予定立体区域として指定することができる。

2 河川予定立体区域の指定は、当該河川工事を施行することが当該工事の実施の計画からみて確実となつた日以後でなければ、してはならない。

3 河川管理者は、河川予定立体区域を指定するときは、建設省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止するときも、同様とする。

4 河川予定地が指定されている第五十八條の二第一項の河川管理施設について、河川予定立体区域の指定があつたときは、当該河川予定地の指定は、その効力を失う。

(河川予定立体区域における行為の制限)

第五十八條の六 河川予定立体区域内において、次に掲げる行為をしようとする者は、建設省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。ただし、政令で定める行為については、この限りでない。

一 土地の掘削、盛土、切土その他土地の形状を変更する行為

二 工作物の新築又は改築



2 河川管理者は、前項の規定による制限により損失を受けた者がある場合においては、その者に対して、通常生ずべき損失を補償しなければならない。

3 第二十二條第四項及び第五項の規定は前項の規定による損失の補償について、第三十三條の規定は相続人、合併により設立される法人その他の第一項の許可を受けた者の一般承継人、同項の許可を受けた者からその許可に係る土地若しくは工作物又は当該許可に係る工作物の新築等をすべき土地（以下この項において「許可に係る土地等」という。）を譲り受けた者及び同項の許可を受けた者から賃貸借その他により当該許可に係る土地等を使用する権利を取得した者について、準用する。

（河川管理者が権原を取得した河川予定立体区域）  
第五十八條の七 河川管理者が河川予定立体区域内の地下又は空間について権原を取得した後においては、当該区域が河川立体区域となる前においても、この法律の適用については、その地下又は空間は、河川立体区域内の地下又は空間とみなす。ただし、罰則の適用については、特にその旨の定めがある場合に限る。

資料三

河川法の一部を改正する法律の

運用について

水政課長	各地方建設局河川部長	建設省河政発五二
建設省河川環境課長	北海道開発局建設部長	建設省河政発二一
河川局治水課長	建設省河治発八八	建設省河開発一二二
沖繩総合事務局建設部長		
あて		
開発課長	各都道府県土木管部長	

河川法の一部を改正する法律（平成七年法律第六十四号）、河川法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令（平成七年政令第三百四十四号）、河川法施行令の一部を改正する政令（平成七政令第三百四十五号）及び河川法施行規則の一部を改正する省令（平成七年建設省令第二十二号）の施行については、「河川法の一部を改正する法律の施行について」平成七年十月二日建設省河政発第五一号各地方建設局長、北海道開発局長、沖繩総合事務局長及び各都道府県知事あて河川局長通達により通達されたところであるが、その運用に当たっては、下記の事項に留意し、遺憾のないようにされたい。

また、関係事項を貴管下市町村長に周知方取り計らわれない。

記

- 一 河川立体区域制度について
  - 1 (略)
  - 2 河川立体区域に係る河川管理施設の設備について
- 河川立体区域に係る河川管理施設を整備するに当たっては、以下の点に留意して、関連する他法令や事業との整合性を図りつつ、円滑かつ適正な執行に努められたいこと。

(1) (略)

(2) 河川立体区域に係る河川管理施設を道路区域内に設けようとする場合には、道路管理者の協力を要することから、河川管理者は、工事計画の素案の段階から十分な時間的余裕をもって道路管理者と事前協議を行うこと。

(3) (7) (略)

3 河川立体区域等の指定について

(1) (6) (略)

(7) 道路区域内における河川立体区域等の指定については、次のとおりとすること。

① 法第五十八條の二第一項に規定する河川管理施設については、必ず河川立体区域の指定を行うものとし、その範囲は道路占用の範囲に一致させること。

この場合に、道路区域内の地下河川については、道路占用物件として道路管理者により保護されており、河川管理上の特段の支障を生じるおそれがないことから、河川管理者は河川立体区域内における河川法上の権限を行使する必要がないこと。

また、指定に当たっては、河川管理者はあらかじめ十分な時間的余裕をもって道路管理者と協議すること。

- ② 道路区域内においては、法第五十八條の二第一項に規定する河川管理施設の保全に支障のある行為は道路の管理行為として道路管理者により制限されており、河川管理上特段の支障を生じるおそれがないことから、河川保全立体区域の指定は行わないこと。
  - ③ 道路区域内において法第五十八條の二に規定する河川管理施設を建設するに当たって、河川工事の施行に支障のある行為は道路の管理行為として道路管理者により制限されていることから、河川予定立体区域の指定は行わないこと。
- (8) (以下略)

# 新潟・新時代をひらくみちづくり

## ～長岡駅前大手通り地下駐車場オープン～

### 新潟県土木部道路維持課

#### 一 日本海大交流時代の拠点をめざして

新潟県は、日本海側のほぼ中央に位置し、面積は全国五位の広さを持ち、人口は約二四九万人で全国一四位（平成七年国勢調査報告による。）となっています。県境には越後山脈、三国山脈、上信越連峰、北アルプス連峰などが連なり、これらの山岳地帯を源として信濃川など数多くの河川が日本海にそそぎ、越後平野、高田平野など広大で肥沃な平坦地を形作り、全国有数の食料供給基地を形成しています。

県都新潟市の北西約四五kmには、おけさの島として有名な佐渡島があり、その北東には粟島があります。

新潟県は、古くから日本海側の海陸交通の要衝として栄えてきましたが、昭和六〇年三月の上越新幹線上野開業を始めて、関越・北陸両自動車道の開通、関越トンネルの四車線化、新潟空港滑走路の二、五〇〇m化、さらには、平成九年一〇月の磐越自動車道の全線開通、上信越自動車道の一部開通など高速交通体系の整備が着々と進んでいます。また、社会基盤・産業基盤の整備に伴い、近年、先端技術産業が当県に進出し、県経済の活性化

に大きく貢献しています。

このような情勢を踏まえて、二一世紀に向けた県政の方向を明らかにするため、第五次新潟県長期総合計画を策定しており、この計画に基づき、二一世紀に本格的に幕開く日本海大交流時代の拠点にふさわしい「やさしさと活力に満ちたニューにいがた」の建設を進めています。

#### 二 道路現況と道路整備の基本方針

平成九年四月一日現在の道路現況は、高速自動車国道五路線三二・八・四km、一般国道二六路線二、〇一七・二km、県道五二一路線四、五九一・七km、市町村道七四、七四八路線二八、九二七・二kmとなっています。このうち、県の管理する道路は、五四一路線五、九八二・二kmであり、北海道に次いで全国二位の延長を、一七の土木事務所で維持管理しています（表1参照）。

新潟県では、日本海大交流時代の拠点性を高めるための基盤づくりとして、次の基本方針のもとに、道路整備を計画的に進めています。

(1) 環日本海交流圏を支える広域交流ネットワークづくり

・新潟と三大都市圏、日本海沿岸諸都市を

表1 新潟県の道路の概況

平成9年4月1日現在

道路種別	路線数	実延長(km)	改良済		舗装済		種 類 別 内 訳				自動車交通不能区間			
			延長(km)	率(%)	延長(km)	率(%)	道路延長(km)	橋 架		トンネル		延長(km)	率(%)	
								個 数	延 長	個 数	延 長			
高速自動車国道	5	328.4	328.4	100.0	328.4	100.0	225.9	295	41.5	45	61.0			
一般国道	指定区間	7	626.7	626.7	100.0	626.7	100.0	576.9	717	33.6	34	16.2		
	指定区間外	20	1,390.5	1,191.2	85.7	1,343.1	96.6	1,313.2	1,080	40.7	93	36.6	35.4	2.5
	計	26	2,017.2	1,817.9	90.1	1,969.8	97.7	1,890.1	1,797	74.3	127	52.8	35.4	1.8
県道	主要地方道	87	1,928.4	1,546.9	80.2	1,895.1	98.3	1,863.5	1,498	34.2	67	30.7	33.8	1.8
	一般県道	432	2,638.6	1,690.3	64.1	2,466.9	93.5	2,599.7	1,728	34.6	25	4.3	157.8	6.0
	自転車道	2	24.7	24.7	100.0	24.7	100.0	23.4	27	0.5	3	0.8		
	計	521	4,591.7	3,261.9	71.0	4,386.7	95.5	4,486.6	3,253	69.3	95	35.8	191.6	4.2
市町村道	一級	1,967	3,112.3	2,634.0	84.6	2,867.9	92.1	3,076.7	2,123	34.3	10	1.3	57.4	1.8
	二級	2,335	2,908.5	2,109.3	72.5	2,438.4	83.8	2,886.6	1,798	21.6	4	0.3	121.0	4.2
	その他	70,446	22,906.4	10,720.6	46.8	13,777.9	60.1	22,800.7	12,979	100.7	33	5.0	3,421.9	14.9
	計	74,748	28,927.2	15,463.9	53.5	19,084.2	66.0	28,764.0	16,900	156.6	47	6.6	3,600.3	12.4
合 計	75,300	35,864.5	20,872.1	58.2	25,769.1	71.9	35,366.6	22,245	341.7	314	156.2	3,827.3	10.7	

(注) 一般国道の路線数の計が合わないのは、113号に、指定区間部分と指定区間外部分があるためである。

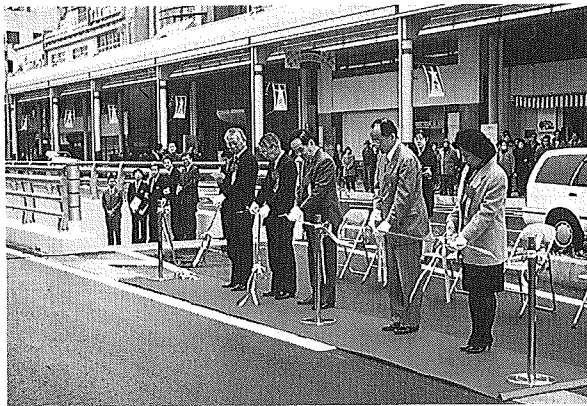


写真1  
オープニングのテープカット  
(平成9年12月13日)

はじめ全国各地域とを結ぶ。

・空港・港湾・新幹線・高速道路などの広域交通拠点を相互に結ぶ。

(2) 魅力ある地域づくりのための地域交流ネットワークづくり

・通勤・通学圏域の拡大や、経済・文化・医療などの生活環境面での都市的サービスの享受を可能にする。

・望ましい都市構造を誘導し、土地利用の高度化を図り、都市活動を支える。

・リゾート地としての魅力を十分に発揮させ、観光産業による地域の振興を図る。

(3) 雪や災害につよい道づくり

・スノーシエッドや雪崩予防柵が設置され、推雪余裕幅のある克雪道路として、冬期交通の確保を図る。

・地すべりや波浪などの災害に強い、代替機能を持った道路網の形成を目指す。

(4) 人にやさしい道づくり

・地域の歴史・文化・自然を活かし、住民が誇れるような地域のシンボルとなる道づくりを行う。

・沿道の緑化や電線類の地中化などを行い、住宅地域では安全で憩いの場にもなる、うるおいのある道づくりを行う。

今回の道路管理事務担当者便りでは、新潟

県の道路管理の取り組みの中から、平成九年  
一月二三日にオープンした長岡駅前大手通  
り地下駐車場の開業に至るまでの取り組みに  
ついてご紹介します（写真1）。

### 三 長岡駅前大手通り地下駐車場の 整備の概要

#### (1) 地下駐車場整備の背景と整備計画

長岡市は人口一九万人、新潟県下第二の人口を持つ都市です。戊辰戦争、太平洋戦争の二度にわたる戦火に見舞われながら、その都度、たゆみない努力によって、力強く復興を遂げ、近代的商工業を中心に発展を続けています。周囲は豊かな緑にあふれ、中央には、南北に流れる信濃川を擁し、自然と風土に培われた歴史と伝統が息づく調和のとれた美しい街を形成しています。長岡市を中心とする地域は、整備された高速交通網や高度な産業集積を背景にして、地方拠点都市地域やテクノポリス地域の指定を受けており、長岡市はその地域の中核都市として、産・学・住バランスのとれた都市づくりを進めています。

地下駐車場整備のきっかけとなったのは、社会問題化している路上の違法駐車などを減らし安全な交通を確保することを目的として、平成三年度に道路法等の一部が改正され、建

設省の交通安全施設等整備事業の工種に「自動車駐車場」が追加されたことです。これによって、有料駐車場を道路の附属物として、国庫補助事業により整備する道が開けたわけです。

地下駐車場の完成した大手通り（一般国道三五一号）は、J R長岡駅の大手口広場に面する地区で、平成三年当時、長岡市の商業業務機能の中心地に位置付けられていたものの、駐車場の不足、冬期間の豪雪地域のイメージ、高速交通体系の整備による商圏の広域化等の影響で、中心地としての地盤沈下が否めない状況にありました。そのような状況を踏まえて、長岡市としても中心街の活性化を図るため、長岡の玄関口としてふさわしい道路の整備を目指す長岡シンボルロード計画を策定していたほか、アーケード改築などによる商店街活性化を目指す商店街活性化ビジョンを支援しているところでした。

折よく、建設省の新しい事業が創設されたことから、長岡市は事業化を要望し、新潟県としてもその必要性を感じて建設省の認可を受け事業に着手しました。

地下駐車場の整備計画を策定するにあたっては、整備位置（平面レイアウト）、駐車形態（駐車形式、断面形状）等の構造面及び交通

処理、地下埋設物の移転等の施工面について、利便性、経済性、施工性などにより総合的に検討し決定しなければならず、また、長岡市の中心部に整備される大規模かつ重要な施設であることから、関係機関から構成される検討組織を設置する必要がありました。そこで、国、県、県警、長岡市、長岡商工会議所から構成される長岡大手通り地下駐車場整備計画検討委員会を設置し、その下部組織として幹事会、専門委員会を設け、平成三年度から五年度にかけて、検討委員会を計五回開催し様々な角度から次のような検討を行いました。

第一回 検討委員会の組織、事業計画、必要な調査内容について

第二回 駐車場形式、構造、対象車種、駐車方法について

第三回 駐車車両の出入口の設置箇所と方式について

第四回 地上部平面計画について

第五回 地下水による計画変更について  
種々の調査を行いながら検討を進めていく中で、最も大きな問題点として浮上してきたのが、地質調査の結果、駐車場予定地は砂礫層であり、他の都市に例を見ないほど豊富な地下水があることが判明したことでした。そのため、予想を上回る地下水対策費用がかか

ることが判明し、総事業費の大幅増額などから抜本的な見直しが必要になりました。そこで、地下水対策費用を極力切り詰めるため、可能な限り掘削を浅くすることとし、当初計画案の地下二階二層式を地下一階三層式に見直したり、事業費増額分を手当てするなどして、ようやく平成六年度からの建設に着手することができました。

(2) 地下駐車場の概要

地下駐車場は、特定交通安全施設等整備事業（二種）として、新潟県が事業主体となり、工事期間平成六年度から九年度までの四年間、総事業費約六七億円をかけて建設しました（図1～3、表2参照）。

地下駐車場の規模は、躯体延長三五四m、本体一般部の幅員二・二m、全室が普通車に対応し、障害者用駐車区画を含め、二〇〇台を収容する「地下一階三層自走・機械式」となっています。地上との連絡は、二つの交差点に設けられる八箇所の階段と、二基のエレベーターが使用されます。

車室は、三段昇降横方式駐車装置といわれるもので、場内を三ブロックに分けて、それぞれ赤、青、緑のポイントカラーで、駐車車輻に案内する仕組みとなっています。

また、長岡市が策定した克雪タウン計画の

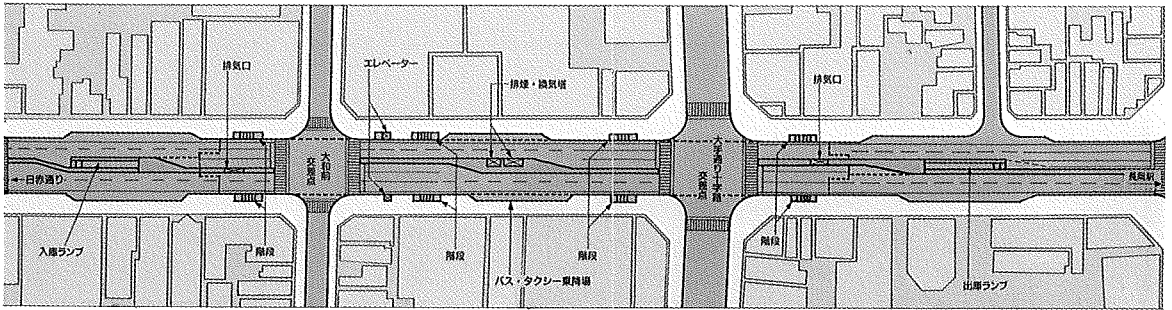


図1 地上部平面図

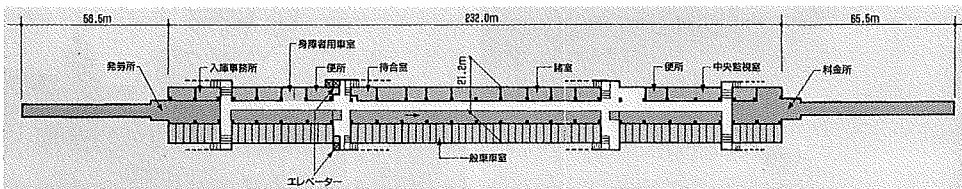


図2 地下1階平面図

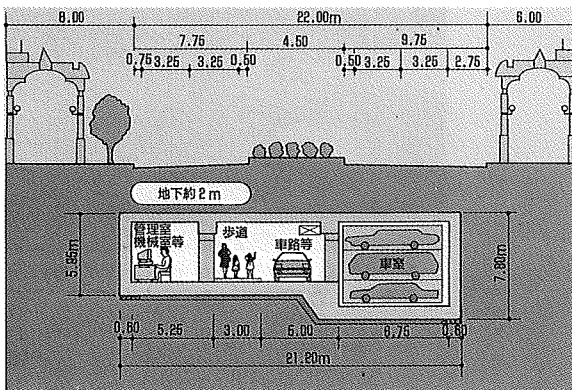


図3 標準断面図

表2 地下駐車場施設の概要

駐 車 場 名	長岡駅前大手通り地下駐車場	
事 業 主 体	新潟県	
事 業 場 所	長岡市大手通り地下（大手通1丁目～大手通2丁目）	
駐 車 場 構 造	駐 車 場 形 式	地下1階3層自走・機械式
	駐 車 台 数	普通車200台（うち身障者用2台、ハイルーフ車対応66台）
	出 入 口	センターランプ方式（長岡駅に向かって一方通行）
	階 段	8ヵ所（2交差点）
	エレベーター	2ヵ所（身障者対応）
	駆 体 延 長	354m（入庫ランプ56.5m、本体232m、出庫ランプ65.5m）
	駆 体 幅 員	21.2m
	通 路 幅 員	6.75m（車路3.75m、歩道3m）
総 事 業 費	約66億9千万円	
工 事 期 間	平成6年12月～平成9年12月	

「冬期においても快適な地下歩道構想」を踏まえて、場内の地下車路に沿って幅3mの歩道を併設しています。歩道部は、ルーバー天井であり、柱部にダウンライトを配して明るい快適な空間となるよう配慮しています。

地下駐車場の上部の中央分離帯には、オランダ製ブロンズベルが定時に音楽を自動演奏するカリヨンベルのほか、長岡市民から意見を募集してデザインした給排気塔など工夫をこらした施設が設置されています（写真2・3）。



車路進行方向の右側が車室、左側が歩道部

写真2 駐車場内全景



オランダ製ブロンズベルが定時に音楽を自動演奏

写真3 カリヨンベル

一方、地下駐車場建設とはほぼ同時期に、その上部空間に位置する大手通りでも、新潟県・長岡市合併施工の質の高い歩行者空間を形成する長岡シンボルロード整備と地元商店街のアーケードの全面改装が完成し、六体のかわいらしい子供たちのブロンズ像モニュメントが設置されるなど、それぞれの施設が一体となって、中心市街地の活性化と魅力的な都市景観の形成に資するものとなっています。

地下駐車場の利用時間は、通常の場合、午前七時から午後一〇時まで。駐車料金は普通駐車三〇分一六〇円で、料金精算は磁気カード駐車券を使用した全自動料金精算システムになっています。回数駐車券や定期駐車券も利用できるようになっており、さらに地元商店街が発行する共通駐車券も利用できます。

地下駐車場の管理運営業務は、地元長岡市に委託しています。

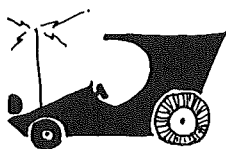
#### 四 あわりに

以上、新潟県における道路管理の取り組みの一端を紹介してきましたが、最後に「にいがた緑のものがたり98」第一五回全国都市緑化にいがたフェア)のご案内をさせていただきます。

この催しは、「創ろう ふれあう緑 広げよ

う 明日の地球へ」をテーマに、花と緑あふれる潤いのあるまちづくりを進めるために、一人ひとりが身近な緑に触れ、その大切さを理解していただくため開催します。このフェアでは、花と緑につつまれた生活やまちづくりの提案を行うとともに、花と緑のふれあいを通して、県内を始め全国の人々との様々な交流を行います。

新潟市と新潟市の二つの会場で、今年の八月一日から一〇月一八日までの七九日間の開催となりますので、ぜひこの機会に新潟を訪れていただければと思います。



# 兵庫県における「地域活性化促進道路事業」

## 兵庫県土木部道路建設課

### 一 はじめに

兵庫県は日本のほぼ中央にあって、北は日本海、南は瀬戸内海・太平洋に面し、南北一六八km、東西一一〇kmにわたり、面積八、三八〇km<sup>2</sup>におよぶ広い県土をもっています。

古来兵庫県は、但馬・丹波・播磨・神戸阪神（摂津）・淡路の五つの国から成り立ち、現在もそのままの地方生活圏を形成しています（図一）。

神戸阪神地域をはじめとする瀬戸内臨海部は人口が集中し、市街化・過密化が進んでいるのに対し、郡部においては豊かな自然が残されている反面、過疎対策・地域振興が課題となっており、昨年三月に実施した県民の意

向調査においても「地域の発展を支援するみちづくり」を求める声が高位を占めていました。

また、神戸阪神・淡路地域は、平成七年の兵庫県南部地震で被った社会基盤の復旧はほぼ完了したものの、住宅や産業についてはまだまだ復興途上であり、道路整備による復興支援を必要としています。

### 二 兵庫県の道路整備の基本方針と地域振興プロジェクトの選定

兵庫県では、昭和六〇年度に策定した総合交通計画のもと、交通基盤の整備を積極的に進めてきましたが、今後はこれらの整備による効果を背景に、国内外との多角的な交流の

拡大、日常生活圏の広域化、経済のサービス化などが進み、人やモノの移動はさらに増えていくものと予測されます。また、価値観の多様化、ゆとり・豊かさ志向の高まり、高齢者の社会参加が進むなかで、交通に対するニーズもますます高度化してくると考えられます。さらに、兵庫県南部地震の教訓から、改めて安全でゆとりある交通体系の重要性が認識されました。

一方、環境・エネルギー問題、過疎・過密の問題など、交通をとりまく様々な課題もあり、県民、事業者、行政がそれぞれの責任と協力のもとに一体となって、人や自然に配慮した交通を実現していくことが必要となっています。このため兵庫県では、生活重視社会



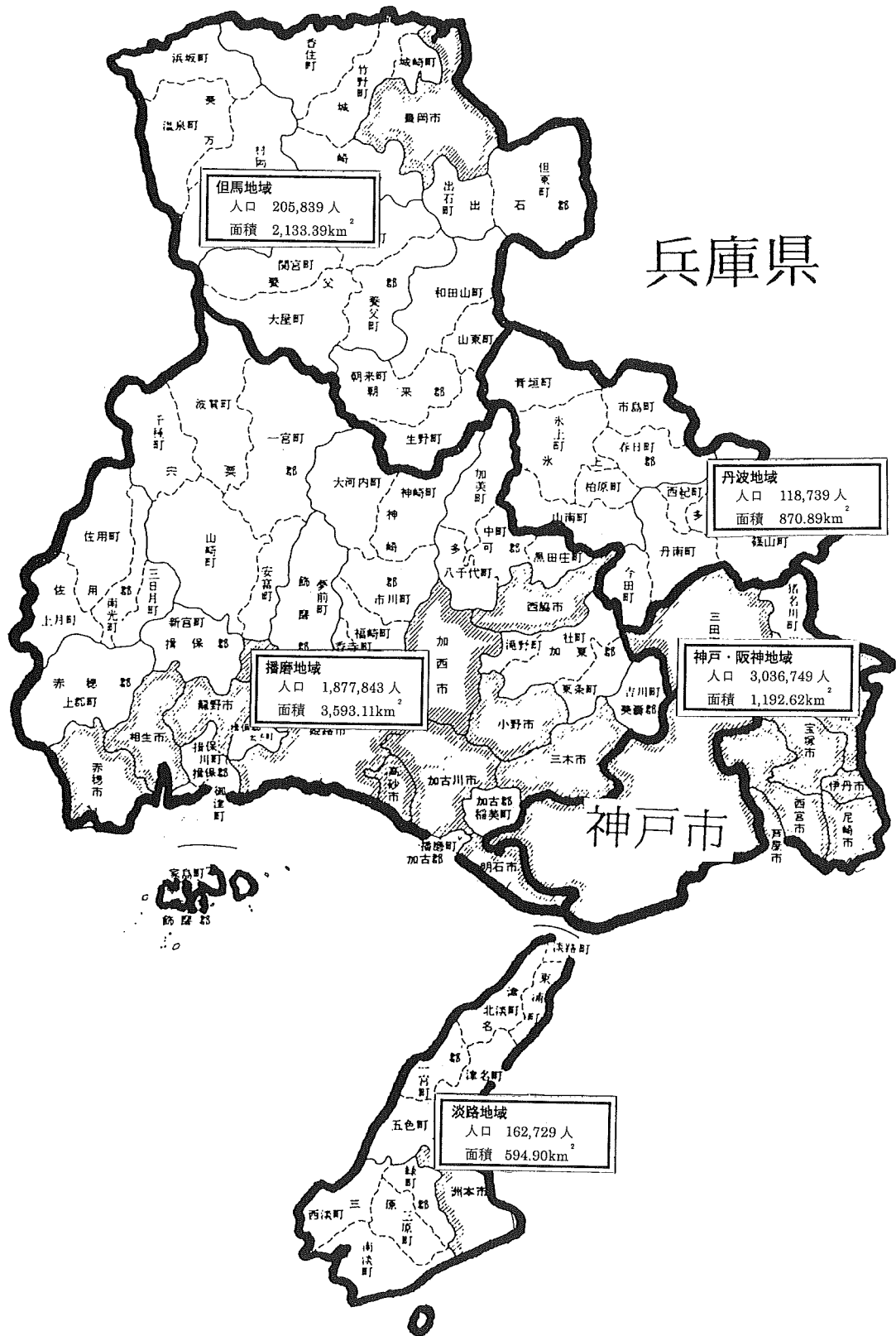


図1 兵庫県の地方生活圏（人口、面積は「'97ひょうご県勢年鑑」より）

の構築と安全で均衡ある県土の形成の二つの視点から共生型交流ネットワーク社会の構築を目指し、陸・海・空の総合的な交通体系整備の指針として、平成七年一〇月に「ひょうご21世紀交通ビジョン」を策定しました(図2)。

この中で、以下の五つの基本目標を掲げ、道路交通については、従来から進めてきた高速道路六基幹軸に加え新たな地域高規格道路などの整備により、県土の骨格となる格子型広域幹線道路網を拡充するとともに、各市町から高速道路ICへの到達時間を概ね三〇分以内とするなど、空港、新幹線駅を含む高速交通拠点へのアクセス道路を強化することとしています。

- ① ひょうごの拠点性を高め、国内外との交流を促進する交通体系の充実
- ② 生活圏の広域化に対応した交通体系の拡充
- ③ 地域の活動を支援する交通体系の強化
- ④ 人と自然に配慮した交通の確立
- ⑤ 快適で多様な交通の創出

また、瀬戸内臨海地域においては、交通の整流化や広域的な防災拠点機能も担う港湾や空港へのアクセスを向上させるため、広域幹線道路を連結する南北道路を強化することと

しています。

こうしたなか、平成八年度に建設省の新規事業として「地域活性化促進道路事業」が創設され、兵庫県においても次の四カ所の重点プロジェクトを選定し、これらを支援する道

- (1) 阪神・淡路大震災復興地域活性化事業
- (2) 円山川流域都市圏活性化事業
- (3) 但馬北西部都市圏活性化事業
- (4) 丹波田園都市圏活性化事業

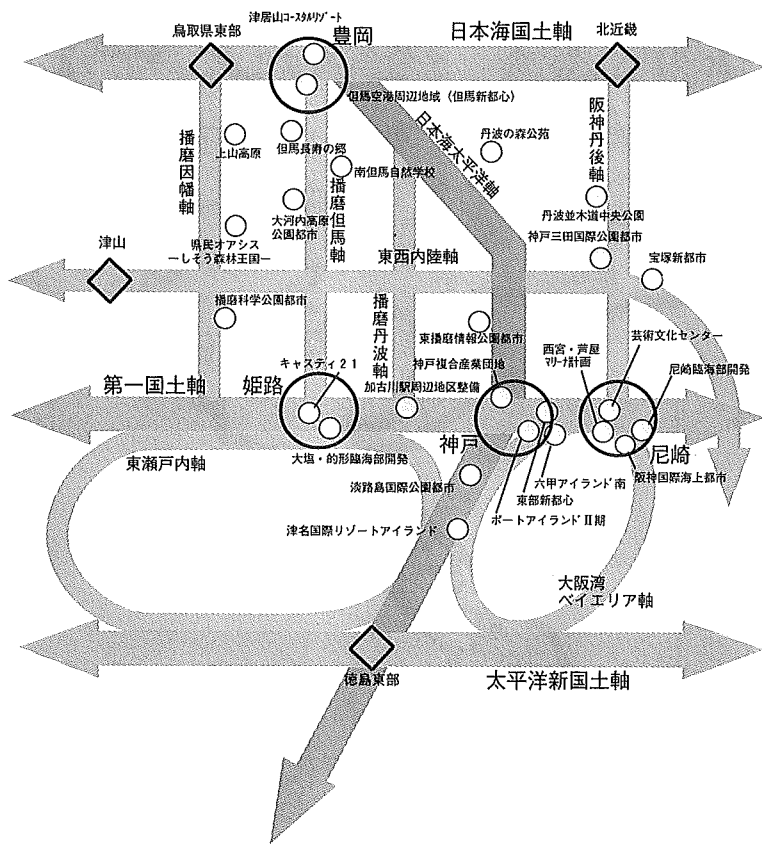


図2 地域間の連携軸のイメージ

### 三 重点プロジェクトとこれを支援 ための道路事業

#### 1 阪神・淡路大震災復興地域活性化事業

##### ①目的・内容

当該地域では、平成七年一月一七日に発生したマグニチュード七・二の兵庫県南部地震により地域住民が物質的・精神的におおきな被害を受け、都市基盤施設においても多大な被害が生じました。この被災地域の住民の一日も早い生活復興と地域の経済復興を図るため、各都市間の機能分担と連携を強化する多核ネットワーク型都市圏の形成とそれを支える道路網の整備を図り、当該地域の活性化を図るものです(図3)。

##### ②所在地・規模

尼崎市・西宮市・芦屋市・伊丹市・川西市・宝塚市・洲本市・三田市・津名町・淡路町・北淡町・一宮町・五色町・東浦町・緑町・西淡町・三原町・南淡町・猪名川町(八市一町)

一、二四、〇〇〇ha

##### ③地域活性化の効果

被災した阪神・淡路地域の復興にあたり、新しい都市核の整備が進む大阪湾ベイエリア地域や山陽自動車道沿線の内陸部との多核ネ

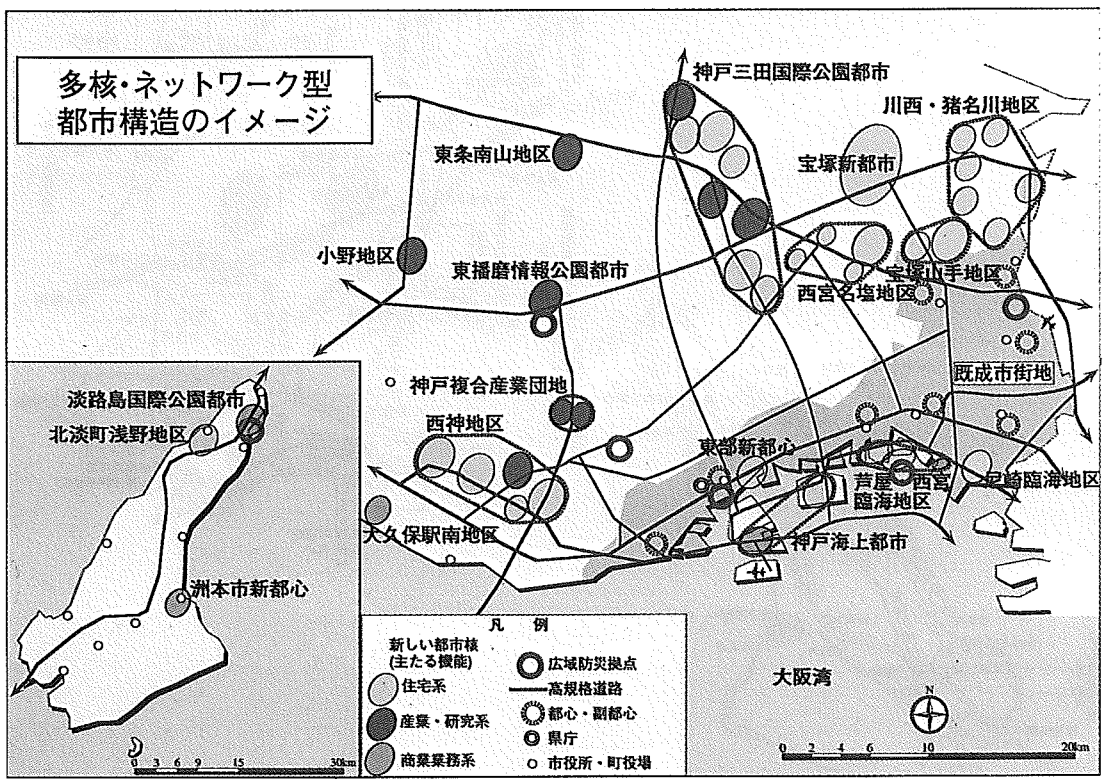


図3 多核・ネットワーク型都市構造のイメージ



他九事業

○被災地における土地区画整理事業

- ・芦屋西部中央地区震災復興土地区画整理事業（事業主体・芦屋市・住宅・都市整備公団）
- ・西宮北口駅北東富島地区震災復興土地区画整理事業（事業主体・西宮市）
- ・築地地区震災復興土地区画整理事業（事業主体・尼崎市）

他一四事業

○被災地における住宅系面整備事業

- ・築地地区住宅地区改良事業（事業主体・尼崎市）
- ・日高地区住宅地区改良事業（事業主体・川西市）
- ・仮屋地区密集住宅市街地整備促進事業（事業主体・東浦町）
- 他五事業

○被災地区の整備と連携した都市づくり

- ・西宮浜地区（事業主体・兵庫県・西宮市・民間）
- ・南芦屋浜地区（事業主体・兵庫県・芦屋市・民間）
- ・尼崎臨海西部拠点開発地区（事業主体・兵庫県）
- ・淡路島国際公園都市（事業主体・兵庫県）

民間

- ・神戸・三田国際公園都市（事業主体・兵庫県・住宅都市整備公団）
- ・西宮名塩地区（事業主体・住宅都市整備公団）

他五事業

⑤支援する道路事業

- （阪神高速道路）
- ・大阪池田線（延伸部）・北神戸線（直轄）
- ・三木バイパス（国道一七五号）・名塩道路（国道一七六号）他
- （補助国道）
- ・平野山下拡幅（国道一七三号）・荒巻高架橋（国道一七六号）他

（地方道）

- ・（一）有馬富士公園線・（主）川西篠山線・（一）東灘芦屋線他
- （街路）
- ・尼崎港川西線外三線・建石線他

その他、震災時に被災地周辺の交通が途絶した教訓から、広域的な迂回路も含め支援道路として整備に取り組んでいます（図4）。

⑥今後の展望

今回の震災は、高齢社会下の大都市災害であり、高齢者を中心に、生活再建と復興には

なお幾多の課題が残されています。面整備に

ついては、市街地再開発事業一七地区の内三地区が、土地区画整理事業一七地区の内三地区が事業計画がまだ定まっていないことが都市復興の難しさを物語っています。

多核・ネットワーク型都市構造といっても、その具体的なデザインについては今後各プロジェクトの具体化に合わせて明確にしていく必要があります。道路整備についても、震災で得た教訓を風化させることなく各々のプロジェクトと連携をとりながら進めていくことが重要と考えています。

2 円山川流域都市圏活性化事業（図5）

①目的・内容

豊岡市、八鹿町及び和田山町を核に高次都市機能の充実を図るとともに、通年型観光リゾート圏の形成、農林水産業や地場産業を活性化し、新規機能を有した産業の誘致等による多彩な雇用機会を備えた活力ある円山川流域都市圏を形成するものです。

②所在地・規模

豊岡市・出石町・日高町・八鹿町・養父町・和田山町・山東町（一市六町）

四九、〇〇〇ha

③地域活性化の効果



○ 出石城下町周辺拠点地区

・ 史跡公園（事業主体…出石町）

・ 街並み環境整備事業（事業主体…出石町）

⑤ 支援する道路事業

（直轄）

・ 八鹿バイパス（国道九号）・ 登尾道路（国道

四二六号権限代行）

（補助国道）

・ 播但道路（国道三二二号）・ 出石バイパス（国

道四二六号）・ 円山大橋（国道四二六号）・

村岡道路（国道四八二号）

（地方道）

・ (主) 養父朝来線・ (一) 宮垣八木線・ (市) 大開一日

市線他

（街路）

・ 駅東西連絡道・ 駅前線外一線

⑥ 今後の展望

当地域においては、舞鶴自動車道春日ICから分岐し北伸する北近畿豊岡自動車道が山東町から和田山町にかけて事業展開しており、姫路方面から北伸する播但連絡道路と和田山町で合流した後、円山川沿いに豊岡市まで延伸することとなります。完成予定時期の関係で今回の支援道路には位置づけがでないものの、この北近畿豊岡自動車道の早期整備が当地域の活性化に大きな役割を果たすため、支援道

路の整備とあわせ、整備促進を図ってまいります。

### 3 但馬北西部都市圏活性化事業（図7）

#### ① 目的・内容

当地域は、但馬の北西部に位置し、山陰海岸国立公園等豊かな自然に恵まれているが、

過疎化、高齢化が進んでいます。このため、産業、研究機能等を向上させるとともに、海洋資源等を活用したスポーツレクリエーション、リゾート・観光等の振興により、都市部との交流人口を増加させたり若者の地元定着を高めるなど地域の活性化を図るものです。

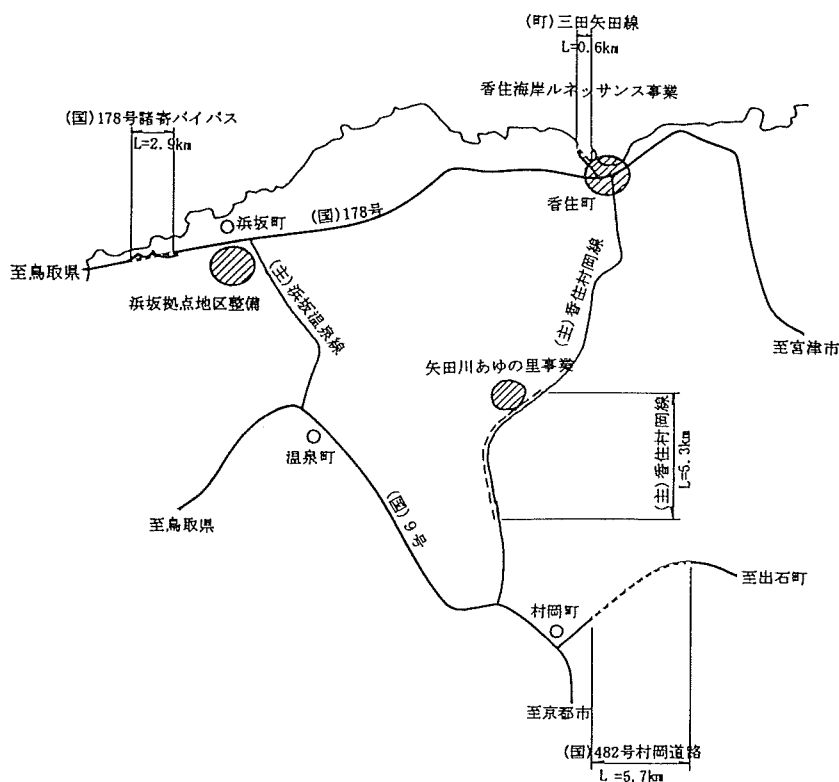


図7 但馬北西部都市圏活性化事業

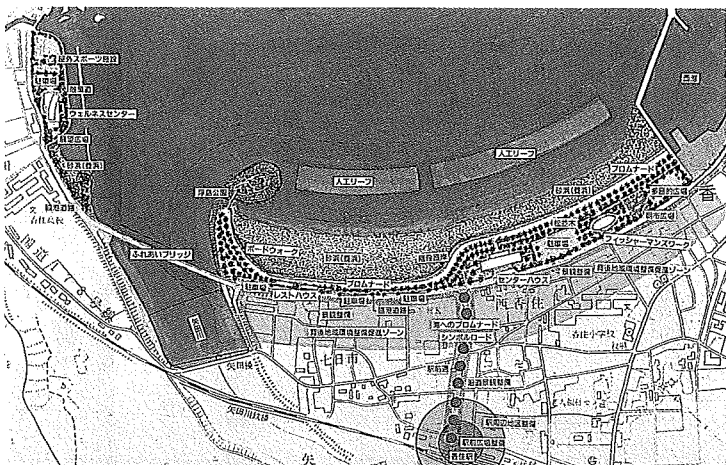


図8 香住海岸ルネッサンス

②所在地・規模

香住町・村岡町・浜坂町・温泉町(四町)

三四、〇〇〇ha

③地域活性化の効果

地域の主要産業である観光の振興を図ることにより、若者の就業機会を増やすとともに、地域のイメージを高めます。また、京阪神地域への海産物、食肉(但馬牛)等の新鮮な食料の供給地として位置づけることにより都市

との交流を促進し、地域の活性化が図られます。

④重点施策事業

・香住海岸ルネッサンス事業(事業主体・香住町)(図8)

・矢田川あゆの里事業(事業主体・村岡町)

・静川平ガードンバレイ整備事業(事業主体・村岡町)

・温泉町生涯学習の村整備事業(事業主体・温泉町)

・八田コミュニティセンター事業(事業主体・温泉町)

・支援する道路事業(補助)

・香住道路(国道一七八号)・諸寄バイパス(国道一七八号)・村岡バイパス(国道四八二号)

(地方道)

・(注)香住村岡線・町三田矢田線

⑥今後の展望

当地域は兵庫県のなかでも最も大阪都市圏

の多い香住・浜坂漁港、幾多のスキー場など

豊かな観光資源を抱えながらこれらの資源を

最大限に活かしたい面がありました。

この度支援道路に位置づけられた香住道路

は、地域高規格道路(鳥取豊岡宮津自動車道)

の一部区間となるものであり、また村岡道路

は、約三・七kmのトンネルによって但馬地域

の東西を直結し、但馬空港と当地域を最短距

離で連絡するものです。これらの整備によっ

て大都市圏との時間距離が短縮され、当地域

の活性化が期待されることから、特に整備促

進を図ってまいります。

4 丹波田園都市圏活性化事業(図9)

①目的・内容

当地域は、旧丹波街道沿いの面影を多く残した田園風景と伝統文化を誇っており、全域を「丹波の森」のコンセプトのもと、緑を基調に、自然や伝統文化など地域の特色を生かしながら「人と自然と文化の調和した地域づくり」をすすめる活性化を図っています。

昭和六三年には「北摂丹波の祭典」を開催し、入れ込み客数が飛躍的に増加しましたが、これもほぼ横這いの状況で、このため既存の丹波年輪の里や丹波田園交響ホールに加え、新たなシンボルプロジェクトである「県立並木道中央公園」や「丹波の森公苑」の整備など、緑豊かな森とのふれあいや創作活動、新たなライフスタイル、さらには地域や世代を超えた交流の場として地域活性化を図ってまいります。



②所在地・規模

篠山町・西紀町・丹南町・今田町・柏原町・

氷上町・春日町・山南町・市島町（九町）

四九、〇〇〇ha

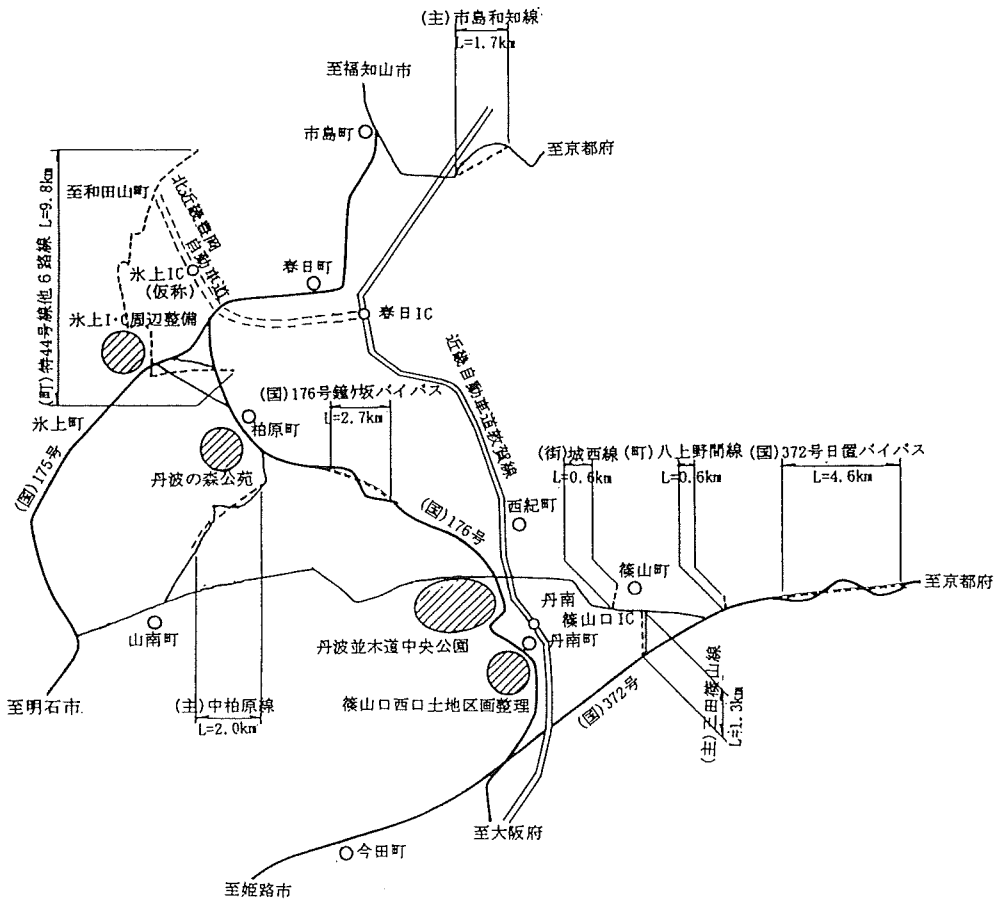


図9 丹波田園都市圏活性化事業

③地域活性化の効果

県立並木道中央公園や丹波の森公園など地域に新たな魅力を加えることにより観光入込み客数の増加が期待でき、地域の主要産業の一つである観光産業を振興させることにより地域活性化が図られます。

④重点施策事業

- ・丹波の森公園（事業主体…兵庫県）（図10）
- ・丹波並木道中央公園（事業主体…兵庫県）
- ・氷上ゆめタウン（事業主体…三セク）
- ・篠山口西口土地区画整理事業（事業主体…区画整理組合）

⑤支援する道路事業

- （補助国道）
- ・鐘ヶ坂バイパス（国道一七六号）・日置バイパス（国道三七二号）
- （地方道）
- ・（一）中柏原線・（主）三田篠山線・（主）市島和知線・（町）八上野間線他
- （街路）
- ・城西線

⑥今後の展望

当地域は、舞鶴自動車道の開通やJ R福知山線の丹南町までの複線化により高速交通網の整備は着々と成果をあげており、今後はICや鉄道駅へのアクセス道路整備が重要にな

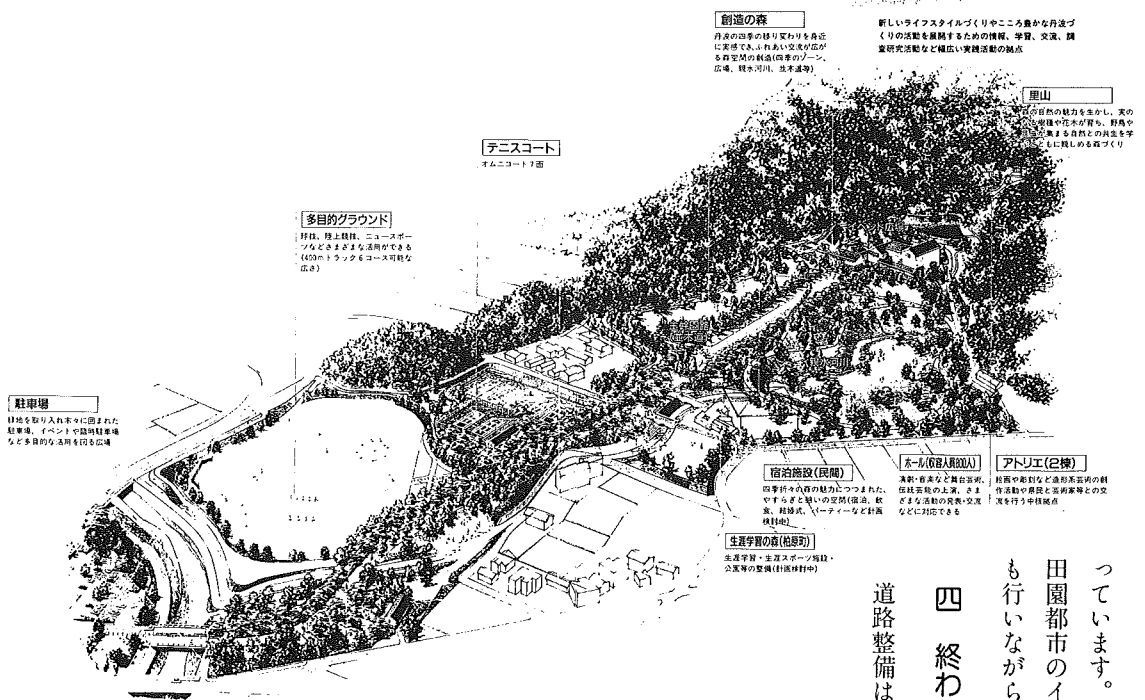


図10 丹波の森公園

っています。さらに、道路整備にあたっては、田園都市のイメージに沿った環境面での配慮も行いながら道路整備を進めてまいります。

#### 四 終わりに

道路整備は地域振興の最も基本的な基盤施

設です。神戸阪神地域のような都市部においては道路ネットワーク整備による渋滞解消が都市活性化の大きな条件でありますし、但馬・丹波・淡路地域といった地方部においては、早急な人口増が見込めない現状においては、都市部を始めとする他地域との交流の促進が活性化の大きな要素となります。

兵庫県では昨年一二月に山陽自動車道の最後の区間が開通し、本年四月には明石海峡大橋やその関連道路が完成します。これらの開通は、県内の時間距離を短縮し、県内地域間交流が盛んとなることはもとより、県内外あるいはアジア各国との連携強化の基礎となるものです。さらに、中国横断自動車道姫路鳥取線、北近畿豊岡自動車道や地域高規格道路鳥取豊岡宮津自動車道などの建設が着実に進んでいます。これらの道路がその機能を十分に発揮し、真に地域振興に寄与するためには、国道から市町道にいたる一般道路の整備が不可欠です。

公共事業をとりまく厳しい環境のもと、住民が真に望むプロジェクトの推進と、これらを支援するとともにそれ自体が地域振興の要となる道路整備を重点的に進めることが必要であり、引き続き本施策により住民ニーズに沿った道路整備を進めてまいります。



# 編集雑記

謹賀新年。本年も相変らずのご購読を

お願い申し上げます。

星々をちりばめた宇宙は、今も天文学的な数字の猛スピードで膨張を続けている。と言われております。ではその膨張する宇宙のエネルギーは一体どこから来たのでしょうか。

という疑問に答えるのが、ビッグバン理論だそう。聞きかじりの話で恐縮ですが、私なりにこの理論を説明したいと思えます。

……文字どおり何も無い虚無の宇宙空間に、遠い昔に何かのはずみでけしつぷほどの小さな物質が発生したそうです。一四〇億年前にその小さな物質が、何かのはずみで爆発を起こしたそうです。小さな物質ながらも爆発力はそのごく大きく、瞬時にして私達が認識できる宇宙の星々が誕生したそうです。そればかりでなく、この時の爆発エネルギーが一四〇億年後の今も膨張する宇宙の星々に働きかけている。……

物事の始めに絶対なものを置くことは、人間社会ではしばしば行われております。国家

や民族には草創の神話があり、絶対一の神の存在から物語は始まります。さて、私が易の話をするとき易の根本は二元論だから、事象のすべてを陰と陽の二つに割り切つて考え、と言つてきました。この二元論の考え方を突き崩すような文章が易の附属書、周易繫辭伝の中にあります。この伝書は素朴な占いの書だった易に、哲学的考察を加えた書物の一つです。

易有<sup>一</sup>太極<sup>一</sup>。是生<sup>二</sup>兩儀<sup>一</sup>、兩儀生<sup>三</sup>四象<sup>一</sup>、四象生<sup>四</sup>八卦<sup>一</sup>、八卦定<sup>五</sup>吉凶<sup>一</sup>、吉凶生<sup>六</sup>大業<sup>一</sup>。

この文章の冒頭に易に太極ありこれ兩儀を生じ、とあります。兩儀とは対になった形という意味で、陰と陽のことです。とすると陰陽二元のその前に、絶対一の太極があったということになります。これでは始めに陰陽ありとする二元論からみると、甚だ都合が悪いことになります。これは易有<sup>一</sup>太極<sup>一</sup>。是生<sup>二</sup>兩儀<sup>一</sup>の「是」の読み方に問題の原因がありそうです。易に太極ありこゝに、兩儀を生ず、と読めば陰と陽を包む風呂敷が太極だということになります。風呂敷という表現が悪ければ、陰と陽をつつむシャボン玉の薄い膜と言つてもよいかも知

れません。膜は手に取ろうとしたとたん弾けて消えてしまい、実に当たる陰と陽が剥出しになる。という虚の観念を表すにはこのほうが適しているかも知れません。

さて、冒頭のビッグバン理論を、易の二元論から見てもいいと思えます。ビッグバン理論では何も無いところに生じたある小さなものが大爆発をおこし、そのエネルギーが今も膨張を続ける宇宙を支えている、と言いたいのでしょうか。この理論ではそのあるものがどんな物質かは問わない、と言うよりも絶対一の存在から全宇宙が出来た。とい、たかつたのではないのでしょうか。とするとそのあるもの即ち太極が弾けたとき、陽の星々と陰の星々が同時に飛び出した筈です。ビッグバン理論では現在も膨張を続ける宇宙の根元のエネルギーはどこから来たかに焦点を当て、いるようですが、陰陽二元論から見れば、収縮する宇宙即ち負の宇宙の存在を認めねばなりません。現代の天文学でも膨張する宇宙を見つめれば見つめるほど、ブラックホールに代表される収縮する宇宙の存在が気になるのではないのでしょうか。

正月の初夢物語としてお読みいただき、ありがとうございました。 —素履—

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庶務会実施時のものです。

2月号の特集テーマは「平成10年度道路関係予算」の予定です。

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

主 修：建設省道路局

主 幹：宇田 洋一 道路広報センター

102-0082 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

価770円 (本体価格733円)

FAX 03(3234)4471

〒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