

6

道路行政セミナー

1996 JUNE

口 絵

平成八年度「道路をまもる月間・道の日」ポスター

巻頭言

世界都市金沢の道づくり

山出 保

1

エッセイ

日本に明日をつくるために

佐藤 信秋

3

特集／道路関係法令改正

幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律について

道路政局 都市計画課

5

〈沿道法改正・関連記事〉

道路交通公害対策関係省庁連絡会議

井熊 亨

39

道路交通騒音対策

勝見 康生

42

本州四国連絡橋公団法の一部を改正する法律及び本州四国連絡橋公団法施行令の一部を改正する政令について

道路政局 課局

48

道路交通情報通信システム(VICS)の導入

道路管理局 課局

56

広範な意見を聞きながら策定する新たな道路計画

中神 陽一

60

道路管理事務担当者便り

「日本で一番住みやすい生活県ひろしま」づくりを支える道路の維持管理

広島県 道路維持課

64

土砂災害防止月間

道路維持課

71

時・時・時

道路維持課

72

幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律について

道路局路政課
都市局都市計画課

一 はじめに

幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律は、第百三十六回国会において成立し、平成八年五月二十四日に公布され、公布の日から六月を超えない範囲で政令で定める日から施行することとされている。

この法律は、最近の道路交通騒音と沿道の生活環境の現状にかんがみ、まちづくりと一体となつてより良い沿道環境の整備を図るため、幹線道路の沿道の整備に関する法律（以下「沿道法」という。）等について、沿道整備計画の拡充、沿道の整備を促進するための措置の拡充等の改正を行ったものである。

二 沿道法改正の経緯と背景

我が国では、急激な都市化の進展やモータリゼーションの発達に道路の整備が追いつかなかったこと等により、市街地内の幹線道路に大量の通過交通が流入している状況が多く見られ、このため、交通量をもとにした試算によれば、騒音規制区域又は用途地域における一般国道及び都道府県道四六、四〇〇kmのうち、一四、七〇〇km、三二%が環境基準を超過し、三、五〇〇km、八%が騒音規制法の要請限度を超過している等道路交通騒音問題が深刻な幹線道路が数多く残されている（表1）。

また、平成七年七月には、国道四三号及び阪神高速道路神戸線の沿道における騒音公害等について、道路管理者の瑕疵責任を容認する最高裁判決

が出された。

表1 夜間騒音に係る環境基準の達成状況

道路種別	騒音規制区域・用途地域通過延長	環境基準		騒音規制区域・用途地域通過延長	
		達成延長	超過延長	うち要請限度超過延長	うち4車線以上
一般国道	16,000km	8,900km (56%)	7,100km (45%)	2,200km (14%)	1,029km
都道府県道	30,400km	22,800km (75%)	7,600km (25%)	1,300km (4%)	572km
合計	46,400km	31,700km (68%)	14,700km (32%)	3,500km (8%)	1,601km
				有料道路	103km
				合計	1,704km

注1) 平成2年度道路交通センサスより試算
2) 2車線以上の道路

このような道路交通騒音をめぐる厳しい環境に対応して、従来にも増して、道路交通騒音によって生ずる障害の防止に全力を挙げて取り組むことが求められている状況にある。

道路交通騒音により生ずる障害を防止するために、従来から、沿道法に基づいて、良好なまちづくりと一体となった沿道環境対策を講じてきたところである。

同法においては、都道府県知事が、道路交通騒音が沿道における生活環境に著しい影響を及ぼすおそれがある等の要件を満たす道路を「沿道整備道路」として指定し、当該沿道整備道路の沿道において、市町村が沿道整備計画を策定するとともに、当該計画策定区域について道路管理者が緩衝建築物の建築や既存住宅の防音工事等に対する助成を行うこととされている(図1)。

しかし、平成七年度までに、同法に基づいて指定された沿道整備道路は、七路線(重複区間を除くと五路線)、計一一・六km(同九一・七km)のみであり、そのうち沿道整備計画が策定されているのは、四路線、六五kmにすぎない(表2)。

三 沿道法の課題とその改正の概要

依然として道路交通騒音の著しい道路は多く残されているにもかかわらず、十分沿道法が活用されていなかったのは、沿道法に次のような課題が

あったことによるものと考えられる。

① 道路交通騒音対策を効果的に進めるためには、まちづくりと一体となって行う必要があることはもとより、道路構造改善対策、交通流対策等を含む各種対策を、関係機関の連携により総合的に講ずる必要があるが、そのための措置が必ずしも十分に機能していなかったこと。

② 現行の沿道法は、地域住民の利害関係が複雑な中で、沿道整備計画による土地利用規制を中心としたものであるが、地域の熟度に応じた段階的な規制手法、計画を実現するための手法、沿道整備のための支援措置等が十分ではなかったことから、地域住民の理解が必ずしも十分得られなかったこと。

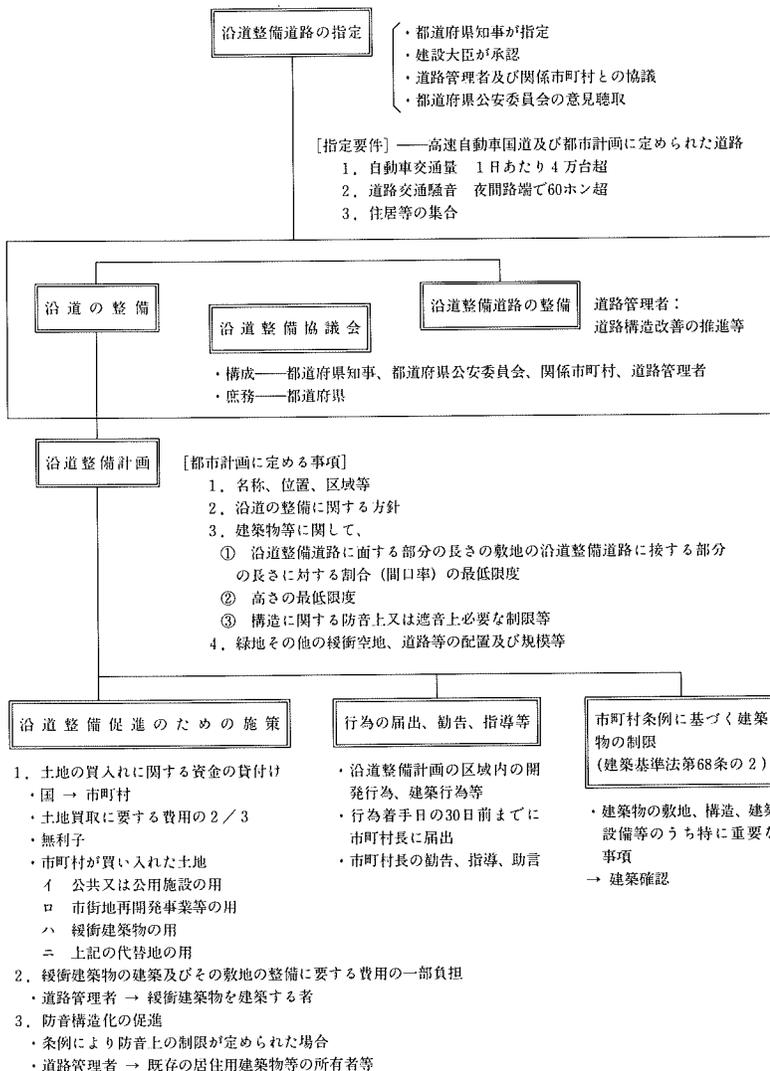


図1 幹線道路の沿道の整備に関する法律の概要(改正前)

表2 沿道整備道路の指定及び沿道整備計画の決定状況

平成8年1月1日現在

沿道整備道路の指定状況				沿道整備計画の決定状況			
No	道路名	区 間	延長(b)	公告年月	地 区	延長(b)	公告年月
1	一般国道43号	尼崎市東本町 ～神戸市灘区味泥町	20.2	S57.8			
	阪神高速 神戸西宮線	神戸市灘区大石南町 ～西宮市今津水波町	12.6				
	阪神高速 大阪西宮線	尼崎市東本町 ～西宮市今津水波町	7.3 (計40.1)				
2	環状7号線	大田区大森本町 ～江戸川区臨海町地先 うち、 大田区大森本町 ～練馬区小竹町 足立区新田 ～同区中川 練馬区小竹町 ～足立区新田 足立区中川 ～葛飾区東新小岩 葛飾区東新小岩 ～江戸川区臨海町地先	55.5	S58.11 S59.8 S62.12 S62.12 H2.3	大田区	6.4	S63.1
			23.2		目黒区	2.7	〃
			10.9		世田谷区野沢地区南部	1.0	S62.11
			6.5		〃 北部	0.7	S61.3
			5.0		〃 三軒茶屋・上馬地区	0.9	S62.3
			9.9		〃 代田南部・若林地区	1.7	S62.11
					〃 代田北部地区	0.5	〃
					〃 大原・羽根木地区	1.1	S62.3
					杉並区	4.2	S62.1
					中野区	1.9	S60.6
					練馬区桜台・栄町・豊玉地区	2.1	S63.1
					〃 羽沢・小竹地区	0.3	S62.1
					板橋区	4.2	H1.10
					北区	2.4	H1.4
3	環状8号線 (閉上高井戸岩瀬線)	練馬区春日町～同区北町 うち、練馬区北町 板橋区相生町～同区小豆沢 うち、板橋区相生町～同区志村 杉並区上高井戸～同区井草	0.3	S61.3	練馬区北町・早宮地区	0.4	S59.11
			0.4	S58.11	〃 春日町2丁目地区	0.4	S61.8
			2.4	H5.7	板橋区(A地区)	0.7	H2.12
			1.7	H1.9	〃 (B地区)	1.7	H6.4 (計3.2)
			6.5	H6.9			
4	一般国道4号	足立区梅田～同区西保木間	5.1	S59.3	足立区(A地区)	3.7	S62.1
					〃 (B地区) (計5.1)	1.4	H1.3
5	一般国道23号	四日市市北納屋町～同市西末広町	1.2	S59.9	四日市地区	1.2	S62.11
		合 計	91.7 延べ (111.6)		合 計(27地区)	65.0	

以上のような課題に対処するため、今後、沿道法を改正して次のような措置を講じるとともに、あわせて、道路交通騒音対策のための関連法律の

- 改正を行ったものである。
- ① (1) 沿道法の改正(図2)
- ① 沿道整備の総合的推進

道路交通騒音により生ずる障害の防止のため、沿道整備協議会の構成員について、国の関係地方行政機

(※ゴシック体が改正に係る部分)

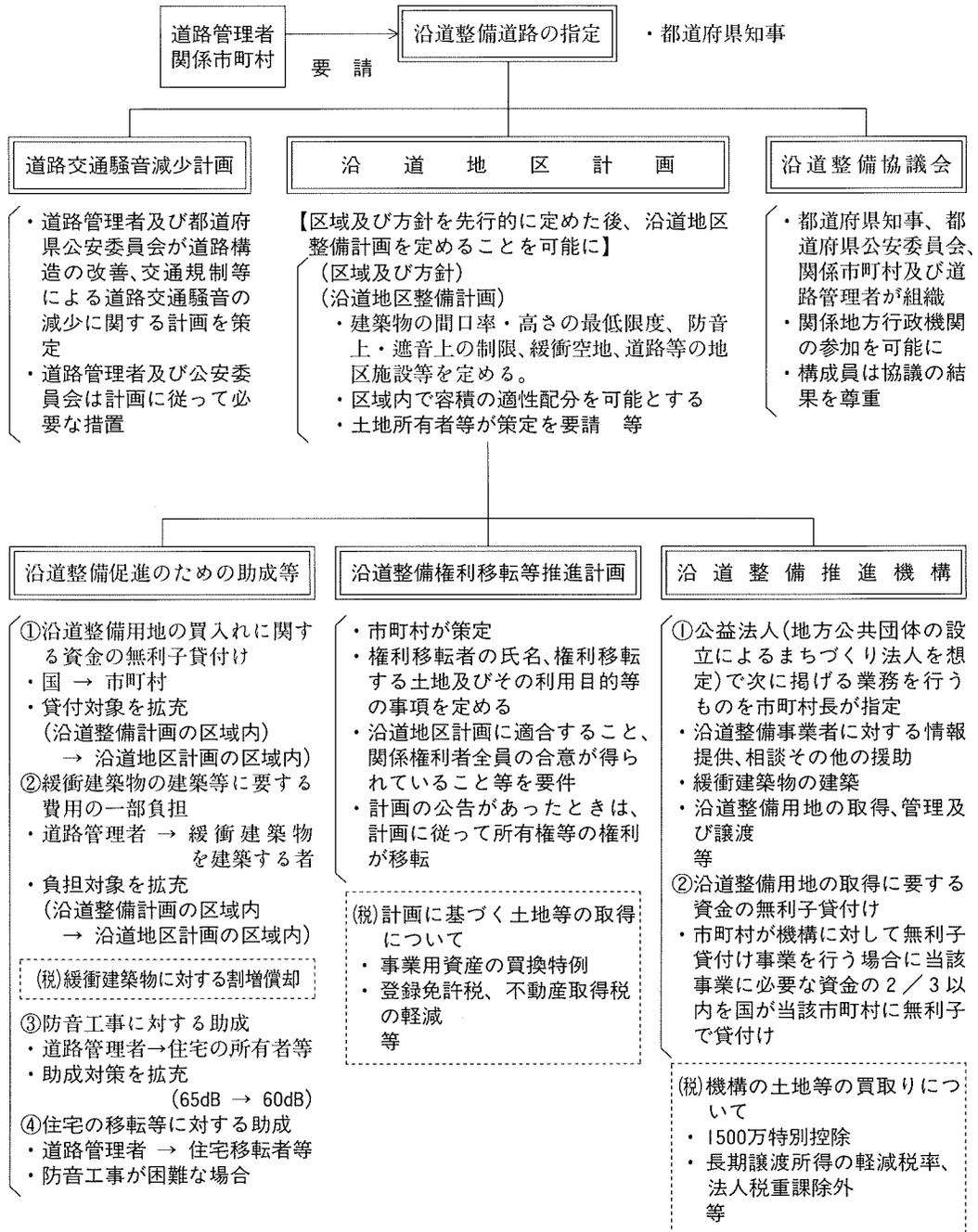


図 2 幹線道路の沿道の整備に関する法律の概要 (改正後)

関を加えることができることとするとともに、協議会決定事項に係る各構成員の尊重規定を置いて、協議会の活性化を図る。

② 道路交通騒音の減少等のための措置

遮音壁、植樹帯の設置等の道路構造対策と交通規制等の施策を道路管理者と都道府県公安委員会が協力して、計画的に実施することができるとするため、両者が共同で、沿道整備道路について道路交通騒音の減少計画を策定し、これに基づいてそれぞれが必要な措置を講ずるものとする。

③ 沿道整備計画制度の改善

沿道整備計画の策定の促進等を図るため、同計画制度について次のような改善措置を講ずる。

a 地域の実情に応じて弾力的に計画の策定が可能となるよう、「区域及び整備の方針」を、具体的な土地利用規制を内容とする計画（沿道地区整備計画）に先行して定めることができるようにすること。

b 地区のまちづくりに対する機運を的確に把握するため、沿道地区整備計画の策定について要請制度を導入すること。

c 沿道地区整備計画の区域の特性に応じた合理的な土地利用の促進を図る必要があるため、容積の適正配分を導入すること。

④ 沿道地区計画の区域内における権利移転の促進

沿道地区計画の実現のため、住民の意向を踏まえつつ市町村の計画によって土地についての権利移転等を促進する「沿道整備権利移転等促進計画」の制度を創設する。

⑤ 沿道整備の支援措置の拡充

沿道地区計画の区域内において、緩衝建築物の建築等の土地利用の転換及び既存住宅の防音化を促進するため、次のような沿道の整備のための支援措置を拡充する。

a 沿道の整備のための市町村による土地の買入れに対する国の無利子貸付制度を拡充する（沿道整備計画の区域↓沿道地区計画の区域）。

b 緩衝建築物の建設を促進するため、緩衝建築物の建設に対する助成措置を拡充する（沿道整備計画の区域↓沿道地区計画の区域）。

c 沿道住民の生活環境の保全を図るため、防音工事助成の対象を拡大する（夜間65ホン↓夜間60ホン）とともに、防音工事助成に基づく防音工事が困難な場合において住宅の移転・除却を希望する者に対する移転・除却助成措置を創設する。

⑥ 沿道整備推進機構の指定

沿道整備を積極的に促進するため、地域住民の中に入って積極的に利害関係や要望をコーディネートし、また、自らも緩衝建築物の建築、土地の買取り等の事業を積極的に行う公益法人を、市町村が「沿道整備推進機構」として指定し、その沿道の整備のための用地の取得について、国が市町村を通じて無利子貸付けを行うことができるものとする。

(2) 都市再開発法の改正

緩衝空地等の公共施設の整備及び緩衝建築物の建築等による生活環境の整備改善を促進するため、沿道地区整備計画等の区域内において、市街地再開発事業が施行することができることとする。

(3) 道路法、高速自動車国道法、道路整備特別措置法の改正

複断面の道路等においては、両道路に共用する道路交通騒音対策施設（植樹帯、遮音スカート等）を設けることがあるが、このような共用管理施設の管理の適正化を図るため、当該二以上の道路管理者同士で協議して、管理の方法、費用負担を定めることができることとする。

四 法改正の具体的内容

Ⅰ 沿道整備道路の指定等（第二章改正）

1 沿道整備道路の指定の要請（第五条第四項）
現行の沿道法においては、同法に基づく各種施

策の出発点となる沿道整備道路の指定は、都道府県知事が、交通量や道路交通騒音の状況、沿道の土地利用を総合的に判断して行うこととされている。

しかしながら、先の国道四三号最高裁判決でも示されたとおり、道路交通騒音により生ずる障害を防止する責務は、第一義的には道路管理者に帰せられるものである。そのため、沿道法において、防音工事助成や緩衝建築物の建築費負担等を道路管理者が行うことにより、まちづくりと一体となった対策を講ずることとしているところであるが、沿道整備道路の指定がなされない場合には、これらの対策を講ずることができない。

また、まちづくりの主体である市町村が、沿道整備道路にふさわしい適正かつ合理的な土地利用を促進するために、沿道整備計画（改正後は沿道地区計画）や沿道整備権利移転等促進計画の活用を図ろうとしても、その前提として沿道整備道路の指定が行われていることが必要である。

以上のことから、当該道路が第五条第一項各号に規定する要件に該当する場合には、道路管理者又は市町村が都道府県知事に対して、沿道整備道路の指定を要請することができることとしたものである。

2 道路交通騒音減少計画（第七条改正）

道路交通騒音対策のうち、現行の沿道法では、沿道対策を中心に講ずることとされており、道路交通騒音の減少に直接効果がある道路構造対策、交通流対策については必ずしも十分な施策が明記されていないかった。

最高裁判決等を受けて、今後、道路交通騒音により生ずる障害の防止を一層推進するためには、沿道対策のみならず、道路交通騒音自体の減少に大きな効果がある道路構造対策と交通流対策にも重点的に取り組む必要がある。このためには、道路管理者による遮音壁、植樹帯の設置、低騒音舗装の実施等や都道府県公安委員会による交通規制等を、両者が協力して推進することが重要である。また、道路管理者の実施する道路構造対策等の施策と、都道府県公安委員会の実施する交通規制等の施策とは、互いに連携してはじめて効果的になるものが多い。

このため、沿道整備道路として指定された道路について、道路管理者と都道府県公安委員会が共同で、当該沿道整備道路について、道路構造の改善、交通規制等についての措置を定めた「道路交通騒音減少計画」を策定し、これに基づいてそれぞれが必要な措置を講ずることとしたものである。

3 沿道整備協議会の活性化（第八条改正）

沿道整備道路が指定された場合において、道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図るためには、沿道整備道路とその沿道の整備を計画的かつ一体的に推進する必要がある。

このような観点から、現行第八条では、沿道整備道路が指定されると、都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村、道路管理者の四者で構成する沿道整備協議会を組織することができるととされている。

しかしながら、今後、国道四三号最高裁判決等を受けて、さらに一層、各種の道路交通騒音対策を総合的に推進するため、これら四者のみならず、交通流の誘導のための施策を推進している陸運支局等、道路交通騒音対策の関係の国の地方行政機関を、沿道整備協議会に加えることができることとしたものである。

また、沿道整備協議会において協議が調った事項について、沿道整備協議会の構成員に尊重義務を課すこととしており、これによって、各行政機関の施策の推進を協議会で決定することを促進し、さらに、その決定に基づいて各行政機関が施策を推進することを期待するものである。

II 沿道地区計画（第三章改正）

1 沿道地区計画

本改正においては、沿道整備計画を「沿道地区計画」とし、先行的に「区域及び当該区域の整備に関する方針」を定め、具体的な土地利用規制を内容とする沿道地区整備計画を後から定めることを可能にした。

これは、

(1) 地区計画制度において、地域住民の理解に応じ、先行的に「区域及び方針」を決定し、段階的に地区整備計画を策定する事例が増加していること

(2) 地域住民が沿道整備の方針には同意したものの具体的な土地利用制度については十分な理解が得られていない場合に、結果的に何ら都市計画上の措置が講じられないという状況が生まれることを防ぐ必要があること

(3) 平成七年の都市再開発法等の一部を改正する法律により、再開発地区計画等において二号施設の決定よりも先行して「区域及び方針」を決定する制度が創設され、「区域及び方針」の先行的な決定が、地区計画制度においてより一般的な制度になったこと

等が制度拡充の理由である。

なお、沿道整備計画と沿道地区計画は、定めることができる計画事項や計画決定手続については

何ら変更はなく、また、従前の沿道整備計画については、改正法の附則第二項により、区域の全部について沿道地区整備計画が定められた沿道整備計画とみなすこととされている。

2 沿道地区計画における容積の適正配分（第九条第三項）

平成四年の都市計画法の改正により地区計画制度に導入された容積の適正配分は、都市において土地の有効・高度利用が求められていることにかんがみ、良好な都市環境の形成に配慮しつつ、有効・高度利用を図るべき区域と容積を抑えるべき区域とを区分するものである。

沿道地区計画においても、これを策定すべき区域においては、後背地の住宅等に対して遮音効果を有する緩衝建築物を幹線道路沿いに誘導することが重要な施策であるが、このためには、後背地において活用していない容積率を幹線道路沿いに移転することが有効であることから、今般、容積の適正配分を導入することとしたものである。

3 沿線地区計画における要請制度（第九条第六項）

今般、沿道整備計画について、「区域及び方針」と「地区整備計画」を区分し、沿道地区計画として制度の拡充を行うことに伴い住民の合意形成の

熟度が高まった段階で沿道地区整備計画を策定することが必要となる場合が生じうること、また、今後広範に沿道整備道路を指定し沿道地区計画を策定していくに当たっては関係権利者の意向の把握がより重要となることから、他の地区計画制度と同様に要請制度を導入することとしたものである。

III 沿道整備権利移転促進計画（第三章の二）

1 沿道整備権利移転等促進計画の必要性

幹線道路の沿道における騒音対策としては、後背地への遮音効果を持つ緩衝建築物を建築すること

(2) 沿道とその後背地を含んで適切な土地利用の整序を行うこと

(3) 緩衝空地などのオープンスペースを確保すること

等の総合的な対策を地域の実情に応じて組み合わせることでいくことによって、沿道地域全体として環境の改善を図ることが不可欠である。

一方、幹線道路の沿道地域においては、既に都市基盤施設の整備がなされている場合等も多く、また、小規模な建築物が密集している場合も多いことから、土地区画整理事業や市街地再開発事業のような面的で強制的な手法で広範な沿道地域のすべてについて実施することは困難である。また、

幹線道路に接する土地の所有者等が緩衝建築物の建築等を行う意欲や資金を有しない場合には、沿道地区計画という土地利用規制のみでは適切な土地利用転換を誘導する効果が薄い。

このため、沿道地域における土地利用の在り方を示す沿道地区計画の区域内において、沿道地区計画の実現手法として、沿道に散在的かつ自発的に発生する所有権等の移転の動きをとらえて、新しい土地所有者等が主体的に緩衝建築物の建築、土地利用の整序、オープンスペースの確保等を図ることを促進する手法が必要であることから、沿道整備権利移転等促進計画を創設するものである。

2 沿道整備権利移転等促進計画の基本的枠組み

(1) 沿道整備権利移転等促進計画の法目的

沿道整備権利移転等促進計画は、沿道地域の道路交通騒音対策として、沿道地区計画の区域内において、

(1) 後背地への遮音効果を持つ緩衝建築物を建築すること

(2) 沿道とその後背地を含んで適切な土地利用の整序を行うこと（例えば、沿道から居住者を後背地へ移転させるとともに、沿道側に商業・業務系の土地利用を誘導すること）

(3) 建築物と騒音源である道路との距離を確保する観点から緩衝空地などのオープンスペースを

確保すること

等の措置を、強制的かつ面的な手法ではなく、沿道に散在的かつ自発的に発生する所有権等の移転の動きをとらえて土地の所有権や利用権を円滑に移転させることにより、これらの措置を実現する意向のある者によって実現する制度である。

(2) 法律上の基本的枠組み

沿道整備権利移転等促進計画においては、上記の目的を実現するため、計画によって影響を受けるすべての関係者の同意を得ることによって権利制限を発生させないことを前提にして、公的主体による計画によって一体的に権利の移動等の効果を生じさせる仕組みを基本的枠組みとしている。

具体的には、

(1) 公的主体である市町村が、

(2) 関係権利者の全員同意の上で、

(3) 当事者間の土地売買契約等の契約で通常約する必要がある事項及び権利の移転後の土地の利用目的を計画の中に定め、

(4) 都道府県知事に対して計画を通知（一定の場合には事前に知事承認）し、

(5) 計画を公告する

という手続によって、沿道整備権利移転等促進計画に定められたとおりの権利の移転等の効果を生じさせるものである。

なお、この沿道整備権利移転等促進計画の公告

は、それにより特定人の権利義務を具体的に決定することになることから、「行政行為（処分）」と解される。

3 関係権利者の同意の範囲

沿道整備権利移転等促進計画は、公的主体による計画によって一体的に権利の移転等の効果を生じさせるという枠組みであるが、この枠組みをとる前提としては、関係者の同意を得ることによって権利制限を発生させないことにある。

この場合において、同意を要する者の範囲を確定する視点としては、

(1) 土地利用権及び利用権の移転を確実に行えること

(2) 沿道整備権利移転等促進計画が目的としている緩衝建築物の建築等を確実に実現できることの二つがあり、(1)の観点からは、土地利用権及びその利用権を有する者の同意を得ることが必要とされる。

さらに、(2)の観点からは、沿道地域という建築物が存在することが常態の地域を対象とし、建築物所有者などの同意がなければ計画が目的とする土地利用転換が円滑に行えないことから、建物の所有権又は利用権を有する者の同意を求めることが必要である。さらに、土地利用転換に当たっては従前の建物を除却することが通常想定されること

から、建物に対して抵当権等を有する者の同意を得ることも必要である（なお、土地の抵当権等を有する者の同意を求めないのは、本計画によって土地が滅失することはないからである）。

4 移転等の対象となる権利

沿道地区計画の目的が道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図ることであることから、その実現手法である沿道整備権利移転等促進計画の対象となる権利の範囲は、当該計画が目的としている緩衝建築物の建築等や緩衝空地等の整備を実現するために適切な権利である必要がある。

具体的には、

(1) 緩衝建築物の建築等を支える安定的な権利であること

(2) 緩衝建築物の建築等を通常活用される権利であること

という要件を満たす権利を対象として権利の移転等を促進するものであり、この観点からは、土地に係る所有権、地上権及び賃借権が対象となる。そして、これらの権利を緩衝建築物の建築等の意欲のある新しい持ち主に移転することになる。

なお、建物の所有権そのものは、緩衝建築物等の建築やオープンスペースの整備を支える権原ではなく、場合によってむしろこれらの建築や整備

に支障を及ぼすおそれのある権原であり、このため、これらの建築や整備の際に支障のないように措置を講ずる必要があるものであることから、沿道整備権利移転等促進計画の対象となる権利からは、建物の所有権は除外されている。

5 開発許可の特例

沿道整備権利移転等促進計画を定める際、対象となる土地が市街化調整区域にあり、かつ、権利の移転等を行われた後に開発許可を要する行為等が行われる場合には、あらかじめ都道府県知事の承認を受けることとし、この知事承認に当たっては、都市計画法第三十四条等と同様の観点から立地判断を行うこととされている。

このため、沿道整備権利移転等促進計画に定められた事項に従って行う開発行為等については、開発審査会の議を経ていなくとも、都市計画法第三十四条第十号に掲げる開発行為にみなす等の特例を設けているものである。

なお、この特例は、開発許可の立地判断についての特例であり、実際に開発行為を行う場合には、都市計画法第三十三条等の技術基準に適合し、開発許可を受ける必要がある。

IV 沿道整備促進のための助成等（第四章改正）

1 市町村の沿道整備用地の取得に対する無利子貸付の拡大（第十一条改正）

沿道整備道路の沿道の土地利用を、幹線道路の沿道にふさわしいものに転換することを促進し、誘導するため、現行の沿道法第十一条においては、市町村が沿道整備計画の区域内の土地で道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、当該区域の計画的な整備を図るために有効に利用できる土地を買い入れる場合に、国が当該市町村に対して当該土地の取得に要する資金の一部（2/3）を無利子で貸し付けることとしている。

今回の沿道法の改正により、沿道整備計画は沿道地区計画となる。沿道地区計画では、「区域及び整備の方針」を先行的に定めることができ、必ずしも同時に、建築物や地区施設等の詳細な計画を決める沿道地区整備計画を定めることを要しないこととなるが、沿道地区整備計画が定められていない沿道地区計画の区域についても、地域の将来的な整備の方針が定められており、将来的には、地域の条件が整い次第、順次沿道地区整備計画が定められることが予定されていることから、そのような地域内であっても、市町村の土地の買入れに対して国が無利子で貸し付けることができることとしたものである。

2 緩衝建築物の建築に対する助成の拡大（第十条改正）

市街地内の一般の幹線道路は、沿道の各種の社会経済活動や日常生活に利用されているため、遮音壁の設置が困難又は不適切な場合、あるいは遮音壁の設置のみでは十分な対策を講じることができない場合が多い。こういった道路で道路交通騒音により生ずる障害を効果的に防止するには、緩衝建築物の建築が不可欠である。

このため、現行の沿道法第十二条では、沿道整備計画に適合する一定の緩衝建築物の建築費の一部について、道路管理者が負担することができることとされている。

1と同様に、沿道地区計画の区域で、いまだ地域の条件が未整備なため沿道地区整備計画が決定されるには至っていない区域であっても、緩衝建築物の建築により背後地の道路交通騒音により生ずる障害を防止する必要性は同様であることから、一定の緩衝建築物（省令により高さ六m、間口率7/10、間口長二〇m等とする予定）の建築に対して道路管理者が助成することとしたものである。これに併せて、建築物の詳細な計画が定まっている沿道地区整備計画の区域内の緩衝建築物については、当該沿道地区整備計画（高さの最低限度、間口率要件等）に適合している建築物について、その建築費の一部を負担することとする（従来の

間口長二〇m、高さ九mという条件は適用しない。省令改正の予定。）。

3 防音工事助成の拡充（第十三条第一項改正）

現行第十三条は、沿道整備計画に基づき建築基準法の条例で防音上の制限が定められている場合に、騒音に強い街並みの形成のため、道路管理者が防音工事助成をすることを規定しているが、現行条文では、単に沿道整備計画が定められているだけでなく、「道路交通騒音が特に著しい沿道整備道路の沿道に係る」という条件が課されている。

これは、通常は沿道整備計画による防音上の制限で足りるものとし、特に道路交通騒音が著しいものに限定して防音工事助成することとしたものであり、具体的には、沿道整備道路の指定条件が道路端において夜間60ホンであるのに対し、防音工事助成の対象道路は、沿道整備道路のうち、道路端で夜間65ホンのものに限られていた（通達）。

しかし、四三号最高裁判決等を踏まえて、防音工事助成の対象を拡大するべく、防音工事助成の対象となる道路の要件についても、夜間65ホンと60ホンに引き下げることにしている（通達改正予定）。これは沿道整備道路の指定要件と同レベルであり、現行の「道路交通騒音が特に著しい沿道整備道路の沿道に係る」という要件が無意味となることから、法律条文上も、そのような限定を削

除することとしたものである（併せて、防音工事助成の対象住宅の要件も、夜間65ホンから60ホンに引き下げることにしている）。

なお、防音工事助成は、従来より、沿道整備計画による規制が条例で担保されていることを要件としており、条例による規制のためには、具体的な建築規制等に係る沿道地区整備計画を策定していることが要件となること（建築基準法第六十八条の二第一項）から、防音工事助成については、「沿道地区整備計画」の区域内に限ることとしている。

4 移転・除却助成（第十三条第二項）

防音工事助成の対象となる住宅が老朽化している場合等においては、防音工事助成を受けた工事を行っただけでは建築基準法上の規制をクリアすることができず、さらに、他の居室等の窓、さらには屋根や壁までを大幅に修繕しなければならぬことがあり、場合によっては、その住宅の防音構造化のための工事を行うことが困難であり、他の規制のない区域（道路交通騒音による障害の少ない区域）に移転したり、又は除却して、建て替えを行ったり、他のマンション等に引越したりすることがある。

このような移転・除却は、当該住宅の跡地にいずれ建築基準法の防音上の制限に適合した建築物

が建築されることとなるので、騒音に強い街並みが形成される一步となるものである。また、道路管理者にとって、このような移転・除却に助成することは、防音工事助成に代わるものとなる。

このため、道路管理者は、防音構造化の規制を受けた住宅を移転し、又は除却する場合に予算の範囲内で助成することができる旨規定したものである。

V 沿道整備推進機構（第四章の二）

1 沿道整備推進機構の必要性

沿道の整備は、基本的には、

① 市町村による沿道地区計画の策定

② 沿道の地域住民と民間事業者による、沿道地区計画に従った緩衝建築物の建築や開発等（併せて市町村による市街地開発事業の推進や、公園・緑地等の公共施設整備）

道路管理者による緩衝建築物の建築、防音工事等についての助成

しかなしながら、

① 地域住民は、多くの場合、資力やノウハウに乏しく、緩衝建築物の共同建築等による沿道の整備に積極的な役割を期待することは難しい。

② 個々の建築、開発行為等を行う民間事業者も、その事業者としての計画、資金、採算性等に拘

束される。

③ 市町村としても、自ら市街地開発事業、公園・緑地等の公共施設整備を行う場合はともかく、沿道の整備の中心である個々の建築、開発行為については、公共団体としての性格上、自らが主体的に推進することは困難である。

道路管理者は、緩衝建築物の建築等に助成するまでであり、直接沿道の整備を行うことまではできない。

④ したがって、沿道の整備をより積極的に進めたいくには、地域住民の中に入って、利害関係や要望をコーディネートし、各整備主体間の連携・調整を図るとともに、自らも積極的に事業を行える主体を位置づけるとともに、これに対して公的な支援を行っていくことが必要である。

2 沿道整備推進機構とこれに対する支援

このため、例えば、各市町村において設立されているまちづくり公社等の公益法人を活用し、次のような事業を行うものを、市町村が「沿道整備推進機構」として指定し、地域住民のコーディネートと各整備主体間の連携・調整を図りながら、沿道整備を推進する主体とする。

① 幹線道路の沿道の整備に関する事業を行う者に対する情報提供、助言その他の援助

② 緩衝建築物の建築、又はその参加

③ 道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減と区域の計画的な整備を図るため有効に利用する土地（公共・公用施設用地、市街地開発事業等の用地、緩衝建築物用地、これらの代替地）の取得、管理、譲渡

その上で、その沿道整備推進機構による沿道の整備を、公的資金により支援するため、同機構が道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減と区域の計画的な整備を図るため有効に利用する土地を取得するのに対し、市町村が無利子資金を貸し付けた場合において、国が当該市町村に対して、その2/3を無利子で貸し付けることとしている。

なお、平成八年度税制改正において、沿道整備推進機構が沿道地区計画の区域内の土地等を公共・公用施設の整備事業、緩衝建築物の整備事業等のために買い取る場合の特例として、

〈所得税・法人税〉

・一、五〇〇万円特別控除

〈所得税・法人税・住民税〉

・軽減税率・法人の一般重課の適用除外

〈特別土地保有税〉

・2/3を減額（取得分、保有分）

の措置を講ずることとしている。

75

VI 建築基準法及び都市開発法の改正

1 建築基準法の改正

沿道地区計画制度において容積の適正配分が導入されたことを受けて、一定の計画事項が定められた沿道地区計画の区域内の建築物について、沿道地区整備計画において定められた容積率（当該沿道地区整備計画の区域内の用途地域において定められた容積率を緩和したものを含む。）を当該沿道地区整備計画の区域内の用途地域において定められた容積率とみなして、建築基準法第五十二条の容積率に関する規定を適用することとするものである。

2 都市再開発法の改正

現行法の下では、市街地再開発事業において沿道地区計画等を活用しようとする場合には、当該地区計画等の制度のみによって、必要な事項をすべて定めることができるにもかかわらず、これらの地区の都市計画の決定とともに、高度利用地区の都市計画の決定を重複して行わなければならないことになる。しかし、これは行政の運営上極めて不経済であることから、高度利用地区と同等の建築規制が行われている沿道地区計画等の区域を施行区域へ追加することによって、重複した都市計画決定を行うことを不要とし、その一層の活用を図られることを通じて、市街地再開発事業の円

滑な施行の促進を図るものとするべく、所要の改正を行った。

VII 道路法、高速自動車国道法、道路整備特別措置法の改正

近年、特に複断面の道路において、道路交通騒音により生ずる障害を防止するために設ける施設等については、一方の道路管理者の管理する道路の施設が他の道路管理者の管理する道路の管理のための効用を有するケースが増えている。

例えば、複断面の道路の下の道路の植樹帯（下の道路の施設であるが、高架道路から発生する道路交通騒音により生ずる障害を防止する効用も併せ持つもの）、高架道路の裏面吸音板、高架道路からたれ下げる遮音用のスカート（高架道路の施設であるが、下の道路から発生する道路交通騒音により生ずる障害を防止する効用を持つもの）、並列する二つの道路の排水を一方の道路の排水施設で一元的に行うもの等である。

このような施設（共用管理施設、共用高速自動車国道管理施設）については、一方の道路の道路管理者のみが費用負担等を行うことは必ずしも適切ではなく、当該道路管理者とその道路の施設等が効用を有する他の道路の道路管理者が協議してその管理の方法を定めたり、協議してその費用負担の方法を定めることができるようにする必要が

ある。

ところが、道路法上は、道路の管理は、当該道路管理者が管理し、費用負担するのが原則であり、ある道路管理者の管理に係る道路の施設について、他者に管理させたり、費用負担させたりするためには、特別の規定が必要である。

このため、関係の道路管理者同士の協議を促進し、もって、道路交通騒音による障害の防止等を推進するため、今回、沿道法の改正に併せて、道路法、高速自動車国道法、道路整備特別措置法を改正して、共用管理施設、共用高速自動車国道管理施設の管理、費用負担について協議の規定を置いたものである。

五 おわりに

今後は、この法律が施行される（公布の日（平成八年五月二十四日）から六月以内の政令で定める日）までに関係政令等の整備を行うこととしており、それによって、新たな沿道環境対策の詳細が決まることとなる。

改正法律の活用によって、道路交通騒音対策の一層の推進と道路と調和した沿道の適切なまちづくりが推進されることを願う次第である。

幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律新旧対照条文
 ○幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）（抄）

（傍線部は改正部分）

改 正 後

目次

第一章 総則（第一条―第四条）
 第二章 沿道整備道路の指定等（第五条―第八条）
 第三章 沿道地区計画（第九条・第十条）
 第三章の二 沿道整備権利移転等促進計画（第十条の二―第十条の八）
 第四章 沿道整備促進のための助成等（第十一条―第十三条）
 第四章の二 沿道整備推進機構（第十三条の二―第十三条の六）
 第五章 雑則（第十四条―第十六条）
 第六章 罰則（第十七条・第十八条）
 附則

（目的）

第一条 この法律は、道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道について、沿道整備道路の指定、沿道地区計画の決定等に関し必要な事項を定めるとともに、沿道の整備を促進するための措置を講ずることにより、道路交通騒音により生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図り、もつて円滑な道路交通の確保と良好な市街地の形成に資することを目的とする。

（沿道整備道路の指定）

第五条 都道府県知事は、幹線道路網を構成する道路（高速自動車国道以外の道路にあつては、都市計画において定められたものに限る。第四項において同じ。）のうち次に掲げる条件に該当する道路について、道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、区間を定めて、建設大臣の承認を受けて、沿道整備道路として指定することができる。

一 三 略

2 略

3 都道府県知事は、第一項の規定による指定をするときは、あらかじめ、当該指定に係る道路及びこれと密接な関連を有する道路の道路管理者、関係市町村並びに都道府県公安委員会に協議しなければならない。

4 幹線道路網を構成する道路のうち第一項各号に掲げる条件に該当する道路の道路管理者又は関係市町村は、都道府県知事に対し、当該道路を沿道整備道路として指定するよう要請することができる。

5 | 6 略

改 正 前

目次

第一章 総則（第一条―第四条）
 第二章 沿道整備道路の指定等（第五条―第八条）
 第三章 沿道整備計画（第九条・第十条）
 第四章 沿道整備促進のための施策（第十一条―第十三条）
 第五章 雑則（第十四条―第十六条）
 第六章 罰則（第十七条・第十八条）
 附則

（目的）

第一条 この法律は、道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道について、沿道整備道路の指定、沿道整備計画の決定等に関し必要な事項を定めるとともに、沿道の整備を促進するための措置を講ずることにより、道路交通騒音により生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図り、もつて円滑な道路交通の確保と良好な市街地の形成に資することを目的とする。

（沿道整備道路の指定）

第五条 都道府県知事は、幹線道路網を構成する道路（高速自動車国道以外の道路にあつては、都市計画において定められたものに限る。）のうち次に掲げる条件に該当する道路について、道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、区間を定めて、建設大臣の承認を受けて、沿道整備道路として指定することができる。

一 三 略

2 略

3 都道府県知事は、第一項の規定による指定をするときは、あらかじめ、当該指定に係る道路及びこれと密接な関連を有する道路の道路管理者並びに関係市町村に協議するとともに、これらの道路に係る交通の規制の観点からする都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

4 | 5 略

(沿道整備道路の指定の特例)

第六条 前条第一項又は第四項の規定は、二以上の道路が相互に接し、又は重複する場合においては、これらの道路を一の道路とみなして適用する。

(道路交通騒音の減少等のための措置)

第七条 第五条第一項の規定により沿道整備道路が指定された場合には、当該沿道整備道路の道路管理者及び都道府県公安委員会は、協議により、当該沿道整備道路における道路交通騒音の減少に関する計画（以下この条において「道路交通騒音減少計画」という。）を定めるものとする。

一 沿道整備道路における道路交通騒音を減少させるための措置の実施に関する方針

二 次に掲げる事項のうち、沿道整備道路においてその構造、交通の状況等を勘案して必要と認められるもの

イ 遮音壁、植樹帯等の設置その他の沿道における道路交通騒音を減少させるための措置に関する事項

ロ 道路の舗装の改善、交差点又はその付近における道路の改築、交通の規制その他の道路交通騒音の発生を減少させるための措置に関する事項

3 沿道整備道路の道路管理者及び都道府県公安委員会は、道路交通騒音減少計画を定めるときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。

4 第二項の規定は、道路交通騒音減少計画の変更について準用する。

5 沿道整備道路の道路管理者及び都道府県公安委員会は、道路交通騒音減少計画に従って、それぞれ必要な措置を講ずるものとする。

6 前項の場合において、道路交通騒音減少計画に定められた措置に関する事項に従って行う行為については、道路法第九十五条の二（高速自動車国道法（昭和三十三年法律第七十九号）第二十四條の二）において準用する場合を含む。）並びに道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第百十

条の二第三項及び第四項の規定は、適用しない。

第七条の二 沿道整備道路の道路管理者は、前条に規定するもののほか、沿道の整備と併せて、道路交通騒音により生ずる障害の防止を促進するため必要な措置を講ずるものとする。

(沿道整備協議会)

第八条 第五条第一項の規定により沿道整備道路が指定された場合には、道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、当該沿道整備道路及びその沿道の整備に関し必要となるべき措置について協議するため、都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村及び当該沿道整備道路の道路管理者（以下この項において「都道府県知事等」という。）は、沿道整備協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。この場合において、都道府県知事等は、必要と認めるときは、協議して、協議会に国の地方行政機関を加えることができる。

(沿道整備道路の指定の特例)

第六条 前条第一項の規定は、二以上の道路が相互に接し、又は重複する場合においては、これらの道路を一の道路とみなして適用する。

(沿道整備道路の整備)

第七条 沿道整備道路の道路管理者は、道路交通騒音により生ずる障害の防止を促進するため、沿道の整備と併せて、必要な道路構造の改善の推進その他の措置を講ずるものとする。

一 沿道整備道路における道路交通騒音を減少させるための措置の実施に関する方針

二 次に掲げる事項のうち、沿道整備道路においてその構造、交通の状況等を勘案して必要と認められるもの

イ 遮音壁、植樹帯等の設置その他の沿道における道路交通騒音を減少させるための措置に関する事項

ロ 道路の舗装の改善、交差点又はその付近における道路の改築、交通の規制その他の道路交通騒音の発生を減少させるための措置に関する事項

3 沿道整備道路の道路管理者及び都道府県公安委員会は、道路交通騒音減少計画を定めるときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。

4 第二項の規定は、道路交通騒音減少計画の変更について準用する。

5 沿道整備道路の道路管理者及び都道府県公安委員会は、道路交通騒音減少計画に従って、それぞれ必要な措置を講ずるものとする。

6 前項の場合において、道路交通騒音減少計画に定められた措置に関する事項に従って行う行為については、道路法第九十五条の二（高速自動車国道法（昭和三十三年法律第七十九号）第二十四條の二）において準用する場合を含む。）並びに道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第百十

条の二第三項及び第四項の規定は、適用しない。

第七条の二 沿道整備道路の道路管理者は、前条に規定するもののほか、沿道の整備と併せて、道路交通騒音により生ずる障害の防止を促進するため必要な措置を講ずるものとする。

(沿道整備協議会)

第八条 第五条第一項の規定により沿道整備道路が指定された場合には、道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、当該沿道整備道路及びその沿道の整備に関し必要となるべき措置について協議するため、都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村及び当該沿道整備道路の道路管理者（以下この項において「都道府県知事等」という。）は、沿道整備協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。この場合において、沿道整備協議会の職務は、当該都道府県知事が統轄する都道府県において処理する。

2 前項前段の協議を行うための会議において協議が調った事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

3 協議会の庶務は、都道府県知事が統轄する都道府県において処理する。

4 前三項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

第三章 沿道地区計画

(沿道地区計画)

第九条 都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第五条の規定により指定された都市計画区域（同法第七条第一項の規定による市街化区域以外の地域にあつては、政令で定める地域に限る。）内において、沿道整備道路に接続する土地の区域で、道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、一体的かつ総合的に市街地を整備することが適切であると認められるものについては、都市計画に沿道地区計画を定めることができる。

2 沿道地区計画については、都市計画法第十二条の四第二項に定める事項のほか、沿道の整備に関する方針及び沿道地区整備計画（次に掲げる事項のうち当該区域の特性を考慮して必要と認められる事項を定めるものをいう。以下同じ。）を都市計画に定めるものとする。

一 建築物の沿道整備道路に面する部分の長さの敷地の沿道整備道路に接する部分の長さに対する割合の最低限度、建築物の高さの最低限度、建築物の構造に関する防音上又は遮音上必要な制限、壁面の位置の制限、建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度又は最低限度、建築物の建築面積の敷地面積に対する割合の最高限度、建築物その他の工作物（以下この条、次条及び第十条の二において「建築物等」という。）の用途の制限、建築物の敷地面積又は建築面積の最低限度その他建築物等に関する事項で政令で定めるもの

二 緑地その他の緩衝空地、道路その他政令で定める施設（都市計画法第四条第六項に規定する都市計画施設を除く。第十条の二第三項第二号において「沿道地区施設」という。）の配置及び規模

三 略

3 沿道地区整備計画においては、適正な配置及び規模の公共施設（都市計画法第四条第十四項に規定する公共施設をいう。第六項及び第十条の二第一項において同じ。）を備えた土地の区域において建築物の容積を適正に配分することが当該沿道地区整備計画の区域の特性に応じた合理的な土地利用の促進を図るため必要であると認められるときは、当該沿道地区整備計画の区域を区分して前項第一号の建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度を定めるものとする。この場合において、当該沿道地区整備計画の区域を区分して定められた建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度の数値にそれぞれの数値の合計を乗じたものの合計は、当該沿道地区整備計画の区域内の用途地域（同法第八条第一項第一号に規定する用途地域をいう。）において定められた建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の数値に当該数値の定められた区域の面積を乗じたものの合計を超えてはならない。

4 沿道地区計画を都市計画に定めるに当たっては、次に掲げるところに従わなければならない。

第三章 沿道整備計画

(沿道整備計画)

第九条 都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第五条の規定により指定された都市計画区域（同法第七条第一項の規定による市街化区域以外の地域にあつては、政令で定める地域に限る。）内において、沿道整備道路に接続する土地の区域で、道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、一体的かつ総合的に市街地を整備することが適切であると認められるものについては、都市計画に沿道整備計画を定めることができる。

2 沿道整備計画については、都市計画法第十二条の四第二項に定める事項のほか、沿道の整備に関する方針及び次に掲げる事項のうち当該区域の特性を考慮して必要と認められる事項を都市計画に定めるものとする。

一 建築物の沿道整備道路に面する部分の長さの敷地の沿道整備道路に接する部分の長さに対する割合の最低限度、建築物の高さの最低限度、建築物の構造に関する防音上又は遮音上必要な制限、壁面の位置の制限、建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最低限度、建築物その他の工作物（以下この条及び次条において「建築物等」という。）の用途の制限その他建築物等に関する事項で政令で定めるもの

二 緑地その他の緩衝空地、道路その他政令で定める施設（都市計画法第四条第六項に規定する都市計画施設を除く。）の配置及び規模

三 略

3 沿道整備計画を都市計画に定めるに当たっては、次に掲げるところに従わなければならない。

一 当該区域及びその周辺の地域の土地利用の状況及びその見通しを勘案し、これらの地域について道路交通騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため、必要に応じ、遮音上有効な機能を有する建築物等又は緑地その他の緩衝空地が沿道整備道路等に面して整備されるときもに、当該道路に面する建築物その他道路交通騒音が著しい土地の区域内に存する建築物について、道路交通騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため、防音上有効な構造となるように定めること。

二・三 略

5 沿道地区計画を都市計画に定める際、当該沿道地区計画の区域の全部又は一部について沿道地区整備計画を定めることができない特別の事情があるときは、当該区域の全部又は一部について沿道地区整備計画を定めることを要しない。この場合において、沿道地区計画の区域の一部について沿道地区整備計画を定めるときは、当該沿道地区計画については、沿道地区整備計画の区域をも都市計画に定めなければならない。

6 沿道地区計画の区域（沿道地区整備計画が定められている区域を除く。）のうち建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備を一体として行うべき土地の区域としてふさわしい相当規模の団地の土地（国又は地方公共団体の所有する土地で公共施設の用に供されているものを除く。）について所有権又は建物の所有を目的とする地上権若しくは賃借権（臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかなるものを除く。）を有する者は、その全員の合意により、当該沿道地区計画に定められた内容に従つてその土地の区域における建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備に関する事項とすることを協定を締結した場合においては、建設省令で定めるところにより、その協定の目的となつて土地の区域につき、当該沿道地区計画に関する都市計画に沿道地区整備計画を定めるべきことを当該都市計画を定めるべき者に対し要請することができる。

（行為の届出等）

第十条 沿道地区計画の区域（沿道地区整備計画が定められている区域に限る。）内において、土地の区画形質の変更、建築物等の新築、改築又は増築その他政令で定める行為を行おうとする者は、当該行為に着手する日の三十日前までに、建設省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他の建設省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。ただし、次に掲げる行為については、この限りではない。

一 五 略

六 第十条の四第一項の規定による公告があつた沿道整備権利移転等促進計画の定めるところによつて設定され、又は移転された次条第一項の権利に係る土地において当該沿道整備権利移転等促進計画に定められた土地の区画形質の変更、建築物等の新築、改築又は増築その他同条第二項第六号の建設省令で定める行為に関する事項に従つて行う行為

二 略

3 市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があつた場合において、その届出に係る行為が沿道地区計画に適合しないと認めるときは、その届出をした者に対し、その届出に係る行為に関

一 当該区域及びその周辺の地域の土地利用の状況及びその見通しを勘案し、これらの地域について道路交通騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため、必要に応じ、遮音上有効な機能を有する建築物等又は緑地その他の緩衝空地が沿道整備道路等に面して整備されるときもに、当該道路に面する建築物その他道路交通騒音が著しい土地の区域内に存する建築物について、道路交通騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため、防音上有効な構造となるように定めること。

二・三 略

第十条 沿道整備計画の区内において、土地の区画形質の変更、建築物等の新築、改築又は増築その他政令で定める行為を行おうとする者は、当該行為に着手する日の三十日前までに、建設省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他の建設省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。ただし、次に掲げる行為については、この限りではない。

一 五 略

3 市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があつた場合において、その届出に係る行為が沿道整備計画に適合しないと認めるときは、その届出をした者に対し、その届出に係る行為に関

し、設計の変更その他の必要な措置を執ることを勧告することができる。この場合において、道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減を図るため必要があると認めるときは、沿道地区計画に定められた事項その他の事項に関し、適切な措置を執ることに指導又は助言をするものとする。

第三章の二 沿道整備権利移転等促進計画

(沿道整備権利移転等促進計画の作成等)

第十条の二 市町村は、道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、沿道地区計画の区域内の土地（国又は地方公共団体が所有する土地で公共施設の用に供されているもの、農地その他の政令で定める土地を除く。次条において同じ。）を対象として、所有権の移転又は地上権若しくは賃借権（臨時設備その他一時使用のためのものであることが明らかでないものを除く。次項第五号、次条及び第十条の五において同じ。）の設定若しくは移転（以下この章において「権利の移転等」という。）を促進する事業を行おうとするときは、沿道整備権利移転等促進計画を定めるものとする。

2 沿道整備権利移転等促進計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 権利の移転等を受ける者の氏名又は名称及び住所
 - 二 前号に規定する者が権利の移転等を受ける土地の所在、地番、地目及び面積
 - 三 第一号に規定する者に前号に規定する土地について権利の移転等を行う者の氏名又は名称及び住所
 - 四 第一号に規定する者が移転を受ける所有権の移転の後における土地の利用目的並びに当該所有権の移転の時期並びに移転の対価及びその支払の方法
 - 五 第一号に規定する者が設定又は移転を受ける地上権又は賃借権の種類、内容（土地の利用目的を含む）、始期又は移転の時期、存続期間又は残存期間並びに地代又は借賃及びその支払の方法
 - 六 権利の移転等が行われた後に第二号に規定する土地において行われることとなる土地の区画形質の変更、建築物等の新築、改築又は増築その他の建設省令で定める行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他の建設省令で定める事項
 - 七 その他建設省令で定める事項
- 3 沿道整備権利移転等促進計画は、次に掲げる要件に該当するものでなければならぬ。
- 一 沿道整備権利移転等促進計画の内容が沿道地区計画に適合すること。
 - 二 沿道整備権利移転等促進計画において、道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図るための権利の移転等て掲げるものいづれかが定められていること。
 - イ 遮音上有効な機能を有する建築物等の新築その他沿道における適正かつ合理的な土地利用を図るための行為で建設省令で定めるものを伴う権利の移転等（ロに該当するものを除く。）
 - ロ 沿道地区施設の整備を図るため行う権利の移転等又はこれと併せて行う当該権利の移転等

し、設計の変更その他の必要な措置を執ることを勧告することができる。この場合において、道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減を図るため必要があると認めるときは、沿道地区計画に定められた事項その他の事項に関し、適切な措置を執ることに指導又は助言をするものとする。

を円滑に推進するために必要な権利の移転等

三 前項第二号に規定する土地ごとに、同項第一号に規定する者並びに当該土地について所有権、地上権、質権、賃借権、使用貸借による権利又はその他の使用及び収益を目的とする権利を有する者のすべての同意が得られていること。

四 前項第二号に規定する土地に存する建物その他の土地に定着する物件ごとに、当該物件について所有権、質権、賃借権、使用貸借による権利又はその他の使用及び収益を目的とする権利を有する者並びに当該物件について先取特権若しくは抵当権の登記、仮登記、買戻しの特約その他権利の消滅に関する事項の定め、登記又は処分制限の登記に係る権利を有する者のすべての同意が得られていること。

五 前項第一号に規定する者が、権利の移転等が行われた後において、同項第二号に規定する土地を同項第四号又は第五号に規定する土地の利用目的に即して適正かつ確実に利用することができることを認められること。

4 市町村は、第一項の規定により沿道整備権利移転等促進計画を定めようとする場合において、第二項第二号に規定する土地の全部又は一部が市街化調整区域（都市計画法第七条第一項の規定による市街化調整区域をいう。第十条の七第二項において同じ。）内にあり、かつ、権利の移転等が行われた後において、同法第二十九条又は同法第四十三条第一項の規定による許可を要する行為（次項において「特定行為」という。）が行われることとなるときは、当該沿道整備権利移転等促進計画について、建設省令で定めるところにより、あらかじめ都道府県知事の承認を受けなければならない。

5 都道府県知事は、前項の承認の申請があつた場合において、沿道整備権利移転等促進計画に定められた特定行為が市街化区域（都市計画法第七条第一項の規定による市街化区域をいう。以下この項において同じ。）における市街化の状況等からみて当該都市計画区域の計画的な市街化を図る上に支障がないと認められるとき（第二項第二号に規定する土地の面積が同法第三十四条第十号イの政令で定める面積を下回る場合にあつては、当該特定行為が、当該土地の区域の周辺における区域化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められるときに限る。）は、同項の承認をするものとする。

〔沿道整備権利移転等促進計画の作成の要請〕

第十条の三 沿道地区計画の区域内の土地について所有権、地上権又は賃借権を有する者及び当該土地について権利の移転等を受けようとする者は、その全員の合意により、前条第二項各号に掲げる事項を内容とする協定を締結した場合において、同条第三項第三号及び第四号に規定する者のすべての同意を得たときは、建設省令で定めるところにより、その協定の目的となつてい土地につき、沿道整備権利移転等促進計画を定めるべきことを市町村に対し要請することができる。

〔沿道整備権利移転等促進計画の公告〕

第十条の四、市町村は、沿道整備権利移転等促進計画を定めたときは、建設省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公告しなければならない。

2 市町村は、前項の規定による公告をしようとするときは、建設省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を都道府県知事に通知しなければならない。ただし、第十条の二第四項の承認を受けた沿道整備権利移転等促進計画について前項の規定による公告を行う場合については、この限りでない。

(公告の効果)

第十条の五、前条第一項の規定による公告があつたときは、その公告があつた沿道整備権利移転等促進計画の定めるところによつて所有権が移転し、又は地上権若しくは賃借権が設定され、若しくは移転する。

(登記の特例)

第十条の六、第十条の四第一項の規定による公告があつた沿道整備権利移転等促進計画に係る土地の登記については、政令で、不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)の特例を定めることができる。

(開発許可の特例)

第十条の七、第十条の四第一項の規定による公告があつた沿道整備権利移転等促進計画(第十条の二第四項の承認を受けたものに限る。次項において同じ。)に定められた事項に従つて行われる都市計画法第四条第十二項に規定する開発行為(同法第三十四条各号に掲げるものを除く。)は、同法第三十四条の規定の適用については、同条第十号に掲げる開発行為とみなす。

2 都道府県知事又は地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市若しくは同法第二百五十二条の二十二第一項の中核市の長は、市街化調整区域のうち都市計画法第二十九条の規定による許可を受けた同法第四条第十三項に規定する開発区域以外の区域内において、第十条の四第一項の規定による公告があつた沿道整備権利移転等促進計画に定められた事項に従つて行われる建築行為等(建築物の新築、改築若しくは用途の変更又は同法第四条第十一項に規定する第一種特定工作物の新設をいう。以下この項において同じ。)について、同法第四十三条第一項の規定による許可の申請があつた場合において、当該申請に係る建築行為等が同条第二項の政令で定める許可の基準のうち同法第三十三条に規定する開発許可の基準の例に準じて定められた基準に適合するときは、その許可をしなければならない。

(勧告)

第十条の八、市町村は、権利の移転等を受けた者が沿道整備権利移転等促進計画に定められた土地の利用目的に従つて土地を利用していないと認めるときは、当該権利の移転等を受けた者に対し、相当の期限を定めて、当該沿道整備権利移転等促進計画に定められた事項の適正かつ確実な

実施を図るために必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。

第四章 沿道整備促進のための助成等

(土地の買入れに関する資金の貸付け)

第十一条 国は、市町村が沿道地区計画の区域内の土地のうち道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減と当該区域の計画的な整備を図るために有効に利用できる土地で政令で定めるものを買い入れる場合には、当該市町村に対し、その土地の取得に要する費用に充てる資金の額の三分の二以内の金額を無利子で貸し付けることができる。

2・3 略

(緩衝建築物の建築等に要する費用の負担)

第十二条 沿道地区計画の区域内において、遮音上有効な機能を有する建築物として建設省令で定めるもので沿道地区計画に適合するものを建築する者は、沿道整備道路の道路管理者に対し、道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減について遮音上当該建築物の建築により得られる効用の限度内において、政令で定めるところにより、当該建築物の建築及びその敷地の整備に要する費用の一部を負担することを求めることができる。

2 略

(防音構造化の促進等)

第十三条 道路管理者は、沿道地区整備計画の区域内において建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十号)第六十八条の二第一項の規定に基づく条例により建築物の構造に関する防音上の制限が定められた際、当該制限が定められた区域内に現に存する人の居住の用に供する建築物又はその部分(以下その条において「特定住宅」という。)について、その所有者又は当該特定住宅に関する所有権以外の権利を有する者が防音上有効な構造とするために行う工事に關し、必要な助成その他その促進のための措置を講ずるものとする。

2 道路管理者は、特定住宅の所有者が、当該特定住宅を、前項の制限が定められた区域外に移転し、又は除却する場合には、当該特定住宅の所有者及び当該特定住宅に關する所有権以外の権利を有する者に対し、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、当該移転又は除却に關し、必要な助成措置を講ずることができ、

3 国は、前項の措置に關し、その費用を負担する地方公共団体に対し、予算の範囲内において、必要な財政上の措置を執ることができ、

第四章の二 沿道整備推進機構

(沿道整備推進機構の指定)

第十三条の二 市町村は、民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四条の法人であつて、次に規定する業務を適正かつ確実に行うことができると認められるものを、その申請により、沿道

第四章 沿道整備促進のための施策

(土地の買入れに関する資金の貸付け)

第十一条 国は、市町村が沿道整備計画の区域内の土地のうち道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減と当該区域の計画的な整備を図るために有効に利用できる土地で政令で定めるものを買い入れる場合には、当該市町村に対し、その土地の取得に要する費用に充てる資金の額の三分の二以内の金額を無利子で貸し付けることができる。

2・3 略

(緩衝建築物の建築等に要する費用の負担)

第十二条 沿道整備計画の区域内において、遮音上有効な機能を有する建築物として建設省令で定めるもので沿道整備計画に適合するものを建築する者は、沿道整備道路の道路管理者に対し、道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減について遮音上当該建築物の建築により得られる効用の限度内において、政令で定めるところにより、当該建築物の建築及びその敷地の整備に要する費用の一部を負担することを求めることができる。

2 略

(防音構造化の促進)

第十三条 道路管理者は、道路交通騒音が特に著しい沿道整備道路の沿道に係る沿道整備計画の区域内において建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十号)第六十八条の二第一項の規定に基づく条例により建築物の構造に関する防音上の制限が定められた際、当該区域内に現に存する人の居住の用に供する建築物又はその部分について、その所有者又は当該建築物若しくはその部分に関する所有権以外の権利を有する者が防音上有効な構造とするために行う工事に關し、必要な助成その他その促進のための措置を講ずるものとする。

2 国は、前項の措置に關し、その費用を負担する地方公共団体に対し、予算の範囲内において、必要な財政上の措置を執ることができ、

整備推進機構（以下「機構」という。）として指定することができる。

2 市町村長は、前項の規定による指定をしたときは、当該機構の名称、住所及び事務所の所在地を公示しなければならない。

3 機構は、その名称、住所又は事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を市町村長に届け出なければならない。

4 市町村長は、前項の届出があつたときは、当該届出に係る事項を公示しなければならない。

（機構の業務）

第十三条の三 機構は、次に掲げる業務を行うものとする。

一 幹線道路の沿道の整備に関する事業を行う者に対し、情報の提供、相談その他の援助を行うこと。

二 沿道地区計画の区域内において、第十二条第一項に規定する建築物を建築すること又は当該建築物の建築に関する事業に参加すること。

三 第十一条第一項に規定する土地の取得、管理及び譲渡を行うこと。

四 幹線道路の沿道の整備の推進に関する調査研究を行うこと。

五 前各号に掲げるもののほか、幹線道路の沿道の整備を推進するために必要な業務を行うこと。

（資金の貸付け等）

第十三条の四 国は、市町村が機構に対し第十一条第一項に規定する土地の取得に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける事業を行うときは、当該市町村に対し、当該事業に必要な資金の額の三分の二以内の金額を無利子で貸し付けることができる。

2 前項の規定による国の貸付金の償還期間及び償還方法については、政令で定める。

3 機構は、買入れた土地で第一項の規定による国の貸付けに係るものをこの法律の目的に従つて適切に管理し、又は譲渡しなければならない。

（監督等）

第十三条の五 市町村長は、第十三条の三各号に掲げる業務の適正かつ確実な実施を確保するため必要があると認めるときは、機構に対し、その業務に関し報告をさせることができる。

2 市町村長は、機構が第十三条の三各号に掲げる業務を適正かつ確実に実施していないと認めるときは、機構に対し、その業務の運営の改善に関し必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

3 市町村長は、機構が前項の規定による命令に違反したときは、第十三条の二第一項の指定を取り消すことができる。

4 市町村長は、前項の規定により指定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

5 第三項の規定により第十三条の二第一項の指定を取り消した場合における第十一条第一項に規定する土地の取得に係る業務に関する所要の経過措置は、合理的に必要と判断される範囲内にお

いて、政令で定めることができる。

〔情報の提供等〕

第十三条の六 国及び地方公共団体は、機構に対し、その業務の実施に関し必要な情報の提供又は指導及び助言を行うものとする。

2 沿道整備道路の道路管理者は、機構に対し、その業務の円滑な実施が図られるように、必要な協力を行うものとする。

第十七条 第十条第一項又は第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、二十万円以下の罰金に処する。

○建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）（抄）

改正後

（用語の定義）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 二十七 略

二十八 沿道地区計画 都市計画法第十二条の四第一項第四号に掲げる沿道地区計画をいう。

二十九 沿道地区整備計画 幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第九条第二項に規定する沿道地区整備計画をいう。

二十九 三十二 略

（市町村の条例に基づく制限）

第六十八条の二 市町村は、地区計画等の区域（地区整備計画、住宅地高度利用地区整備計画、再開発地区整備計画、沿道地区整備計画又は集落地区整備計画が定められている区域に限る。）内において、建築物の敷地、構造、建築設備又は用途に関する事項で当該地区計画等の内容として定められたものを、条例で、これらに関する制限として定めることができる。

2 前項の規定による制限は、建築物の利用上の必要性、当該区域内における土地利用の状況等を考慮し、地区計画、住宅地高度利用地区計画、再開発地区計画又は沿道地区計画の区域にあつては適正な都市機能と健全な都市環境を確保するため、集落地区計画の区域にあつては当該集落地区計画の区域の特性にふさわしい良好な居住環境と確保と適正な土地利用を図るため、それぞれ合理的に必要と認められる限度において、同項に規定する事項のうち特に重要な事項につき、政令で定める基準に従い、行うものとする。

3 略

〔沿道地区計画の区域内における建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の特例〕

第十七条 第十条第一項又は第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、十万円以下の罰金に処する。

改正前

（用語の定義）

第一条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 二十七 略

二十八 沿道整備計画 都市計画法第十二条の四第一項第四号に掲げる沿道整備計画をいう。

二十九 三十二 略

（市町村の条例に基づく制限）

第六十八条の二 市町村は、地区計画等の区域（地区計画、住宅地高度利用地区計画、再開発地区計画又は集落地区計画の区域にあつては、地区整備計画、住宅地高度利用地区整備計画、再開発地区整備計画又は集落地区整備計画が定められている区域に限る。）内において、建築物の敷地、構造、建築設備又は用途に関する事項で当該地区計画等の内容として定められたものを、条例で、これらに関する制限として定めることができる。

2 前項の規定による制限は、建築物の利用上の必要性、当該区域内における土地利用の状況等を考慮し、地区計画、住宅地高度利用地区計画、再開発地区計画又は沿道整備計画の区域にあつては適正な都市機能と健全な都市環境を確保するため、集落地区計画の区域にあつては当該集落地区計画の区域の特性にふさわしい良好な居住環境と確保と適正な土地利用を図るため、それぞれ合理的に必要と認められる限度において、同項に規定する事項のうち特に重要な事項につき、政令で定める基準に従い、行うものとする。

3 略

第六十八条の五の二 次に掲げる条件に該当する沿道地区計画の区域内にある建築物については、当該沿道地区計画において定められた建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度を第五十二条第一項第一号、第二号、第三号又は第四号に掲げる数値とみなして、同条の規定を適用する。

一 沿道地区整備計画（幹線道路の沿道の整備に関する法律第九条第三項の規定により、沿道地区整備計画の区域を区分して建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度が定められているものに限る。）が定められている土地の区域のうち、次に掲げる事項が定められている区域であること。

イ 建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最低限度

ロ 建築物の敷地面積の最低限度

ハ 壁面の位置の制限（道路に面する壁面の位置を制限するものを含むものに限る。）

ニ 第六十八条の二第一項の規定に基づく条例で、前号に掲げる事項に関する制限が定められている区域であること。

（道路の位置の指定に関する特例）

第六十八条の六 地区計画等に道の配置及び規模が定められている場合には、当該地区計画等の区域（地区計画、沿道地区計画又は集落地区計画の区域にあつては地区整備計画、沿道地区整備計画又は集落地区整備計画が定められている区域に限る）、住宅地高度利用地区計画又は再開発地区計画の区域にあつては都市計画法第十二条の六第二項第二号に規定する施設の配置及び規模若しくは住宅地高度利用地区整備計画が定められている区域又は都市再開発法第七条の八の二第二項第二号に規定する施設の配置及び規模若しくは再開発地区整備計画が定められている区域に限る。次条第一項において同じ。）における第四十二条第一項第五号の規定による位置の指定は、地区計画等に定められた道の配置に即して行わなければならない。ただし、建築物の敷地として利用しようとする土地の位置と現に存する道路の位置との関係その他の事由によりこれにより難いと認められる場合においては、この限りでない。

○都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）（抄）

改正後

（市街地再開発事業の施行）

第二条の二 都市計画法第八条第一項第三号の高度利用地区の区域内の宅地若しくは同法第十二条の四第一項第一号の地区計画、第七条の八の二第一項の規定による再開発地区計画若しくは幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第九条第一項の規定による沿道地区計画の区域（次に掲げる条件に該当するものに限る。第三条において「特定地区計画等区域」という。）内の宅地について所有権若しくは借地権を有する者又はこれらの宅地について所有権若しくは借地権を有する者の同意を得た者は、一人で、又は数人共同して、当該権利の目的である

改正前

（市街地再開発事業の施行）

第二条の二 都市計画法第八条第一項第三号の高度利用地区の区域内の宅地若しくは第七条の八の二第一項の規定による再開発地区計画の区域（同条第二項第三号に規定する再開発地区整備計画が定められている区域のうち、当該再開発地区整備計画において同法第八条第二項第二号ホに規定する高度利用地区について定めるべき事項が定められており、かつ、建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）第六十八条の二第一項の規定に基づく条例で、これらの事項に関する制限が定められているものに限る。）内の宅地について所有権若しくは借地権を有する者又はこれらの宅

（傍線部は改正部分）

宅地について、又はその宅地及び一定の区域内の宅地以外の土地について第一種市街地再開発事業を施行することができる。

一 都市計画法第十二条の五第二項に規定する地区整備計画、第七条の八の二第二項第三号に規定する再開発地区整備計画又は幹線道路の沿道の整備に関する法律第九条第二項に規定する沿道地区整備計画（次号において「地区整備計画等」という。）が定められている区域であること。

二 地区整備計画等において都市計画法第八条第二項第二号ホに規定する高度利用地区について定めるべき事項（沿道地区整備計画において建築物の沿道整備道路に面する部分の長さの敷地の沿道整備道路に接する部分の長さに対する割合の最低限度及び建築物の高さの最低限度が定められている場合にあつては、建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最低限度を除く。）が定められていること。

三 建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十一号）第六十八条の二第一項の規定に基づく条例で、前号に規定する事項に関する制限が定められていること。

217 略

（第一種市街地再開発事業の施行区域）

第三条 都市計画法第十二条第二項の規定により第一種市街地再開発事業について都市計画に定めるべき施行区域は、第七条第一項の規定による市街地再開発促進区域内の土地の区域又は次に掲げる条件に該当する土地の区域でなければならない。

一 当該区域が都市計画法第八条第一項第三号の高度利用地区又は特定地区計画等区域内にあること。

二 当該区域内にある耐火建築物（建築基準法第二条第九号の二に規定する耐火建築物をいう。以下同じ。）で次に掲げるもの以外のものの建築面積の合計が、当該区域内にあるすべての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は当該区域内にある耐火建築物で次に掲げるもの以外のものの敷地面積の合計が、当該区域内のすべての宅地の面積の合計のおおむね三分の一以下であること。

イ 二 略

ホ 延べ面積（同一敷地内に二以上の建築物がある場合においては、その延べ面積の合計。以下この号において同じ。）の敷地面積に対する割合が、当該区域に係る高度利用地区、地区計画、再開発地区計画又は沿道地区計画に関する都市計画において定められた建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度の三分の一未満であるもの

三・四 略

（第一種市街地再開発事業等の施行）

第七条の二 市街地再開発促進区域内の宅地について所有権又は借地権を有する者は、当該区域内の宅地について、できる限り速やかに、第一種市街地再開発事業を施行する等により、高度利用

地について所有権若しくは借地権を有する者の同意を得た者は、一人で、又は数人共同して、当該権利の目的である宅地について、又はその宅地及び一定の区域内の宅地以外の土地について第一種市街地再開発事業を施行することができる。

217 略

（第一種市街地再開発事業の施行区域）

第三条 都市計画法第十二条第二項の規定により第一種市街地再開発事業について都市計画に定めるべき施行区域は、第七条第一項の規定による市街地再開発促進区域内の土地の区域又は次に掲げる条件に該当する土地の区域でなければならない。

一 当該区域が都市計画法第八条第一項第三号の高度利用地区又は第二条の二第一項に規定する再開発地区計画の区域内にあること。

二 当該区域内にある耐火建築物（建築基準法第二条第九号の二に規定する耐火建築物をいう。以下同じ。）で次に掲げるもの以外のものの建築面積の合計が、当該区域内にあるすべての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は当該区域内にある耐火建築物で次に掲げるもの以外のものの敷地面積の合計が、当該区域内のすべての宅地の面積の合計のおおむね三分の一以下であること。

イ 二 略

ホ 延べ面積（同一敷地内に二以上の建築物がある場合においては、その延べ面積の合計。以下この号において同じ。）の敷地面積に対する割合が、当該区域に係る高度利用地区又は再開発地区計画に関する都市計画において定められた建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度の三分の一未満であるもの

三・四 略

（第一種市街地再開発事業等の施行）

第七条の二 市街地再開発促進区域内の宅地について所有権又は借地権を有する者は、当該区域内の宅地について、できる限り速やかに、第一種市街地再開発事業を施行する等により、高度利用

地区、地区計画、再開発地区計画又は沿道地区計画に関する都市計画及び当該市街地再開発促進区域に関する都市計画の目的を達成するよう努めなければならない。

2
4
略

地区又は再開発地区計画に関する都市計画及び当該市街地再開発促進区域に関する都市計画の目的を達成するよう努めなければならない。

2
4
略

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

（傍線部は改正部分）

改正後

改正前

（共用管理施設の管理）

第十九条の二 道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、道路の排水その他の道路の管理のための施設又は工作物で、当該道路と隣接し、又は近接する他の道路から発生する道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、当該他の道路の排水その他の当該他の道路の管理に資するもの（第五十四条の二第一項において「共用管理施設」という。）の管理については、当該道路の道路管理者及び当該他の道路の道路管理者（以下この条及び第五十四条の二において「共用管理施設関係道路管理者」という。）は、第十三条第一項及び第三項並びに第十五条から第十七条までの規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、共用管理施設関係道路管理者は、そのいずれかが建設大臣である場合を除き、共用管理施設関係道路管理者のいずれかが都道府県知事又は都道府県であるときは建設大臣に、その他のときは都道府県知事に裁定を申請することができる。

3 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「共用管理施設関係道路管理者」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会に諮問し、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない」と読み替へるものとする。

4 第二項及び前項において準用する第七条第六項の規定により建設大臣又は都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、共用管理施設関係道路管理者の協議が成立したものとみなす。

5 第一項の規定による協議が成立した場合（前項の規定により共用管理施設関係道路管理者の協議が成立したものとみなされる場合を含む。）においては、共用管理施設関係道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

（共用管理施設の管理に要する費用）

第五十四条の二 第四十九条又は第五十条の規定により国又は地方公共団体の負担すべき道路の管理に関する費用で共用管理施設に関するものについては、共同管理施設関係道路管理者は、協議してその分担すべき金額及びその分担の方法を定めることができる。

2 第十九条の二第二項の規定は、前項の規定による協議が成立しない場合について準用する。

3 第七条第六項の規定は、前項において準用する第十九条の二第二項の規定による建設大臣又は都道府県知事の裁定について準用する。この場合において、第七条第六項中「建設大臣」とあるのは「建設大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「共用管理施設関係道路管理者」と、「当該都道府県議会」とあるのは「都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の、その他の道路管理者にあつては道路管理者である地方公共団体の議会」と読み替えものとする。

4 第二項において準用する第十九条の二第二項の規定により建設大臣又は都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、共用管理施設関係道路管理者の協議が成立したものとみなす。

○高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）（抄）

改 正 後

（共用高速自動車国道管理施設の管理）

第七条の二 道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、道路の排水その他の高速自動車国道の管理のための施設又は工作物で、当該高速自動車国道と隣接し、又は近接する他の道路から発生する道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、当該他の道路の排水その他の当該他の道路の管理に資するもの（以下「共用高速自動車国道管理施設」という。）の管理については、建設大臣及び当該他の道路の道路管理者（道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。）は、第六条の規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。

2 前項の規定による協議が成立した場合には、建設大臣及び当該他の道路の道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

（共用高速自動車国道管理施設の管理に要する費用）

第二十条の二 前条第一項の規定により国の負担すべき高速自動車国道の管理に要する費用で共用高速自動車国道管理施設に関するものについては、建設大臣及び他の道路の道路管理者は、協議してその分担すべき金額及びその分担の方法を定めることができる。

（兼用工作物の費用）

第二十一条 前条第一項の規定により国の負担すべき高速自動車国道の管理に要する費用で当該道路が他の工作物と効用を兼ねるものについては、建設大臣は、他の工作物の管理者と協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

2・3 略

第二十六条 高速自動車国道を損壊し、若しくは高速自動車国道の附属物を移転し、若しくは損壊して高速自動車国道の効用を害し、又は高速自動車国道における交通に危険を生じさせた者は、

改 正 前

（傍線部は改正部分）

（共用高速自動車国道管理施設の管理）

第七条の二 道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、道路の排水その他の高速自動車国道の管理のための施設又は工作物で、当該高速自動車国道と隣接し、又は近接する他の道路から発生する道路交通騒音により生ずる障害の防止又は軽減、当該他の道路の排水その他の当該他の道路の管理に資するもの（以下「共用高速自動車国道管理施設」という。）の管理については、建設大臣及び当該他の道路の道路管理者（道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。）は、第六条の規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。

2 前項の規定による協議が成立した場合には、建設大臣及び当該他の道路の道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

（共用高速自動車国道管理施設の管理に要する費用）

第二十条の二 前条第一項の規定により国の負担すべき高速自動車国道の管理に要する費用で共用高速自動車国道管理施設に関するものについては、建設大臣及び他の道路の道路管理者は、協議してその分担すべき金額及びその分担の方法を定めることができる。

（兼用工作物の費用）

第二十一条 前条第一項の規定により国の負担すべき高速自動車国道の管理に要する費用で当該道路が他の工作物と効用を兼ねるものについては、建設大臣は、他の工作物の管理者と協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

2・3 略

第二十六条 高速自動車国道を損壊し、若しくは高速自動車国道の附属物を移転し、若しくは損壊して高速自動車国道の効用を害し、又は高速自動車国道における交通に危険を生じさせた者は、

2 五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第二十八條 過失により第二十六條第一項の罪を犯した者は、二十万円以下の罰金に処する。高速自動車国道の管理に従事する者が犯したときは、一年以下の禁錮又は三十万円以下の罰金に処する。

第二十九條 第十四條第二項又は第三項(第十六條において準用する場合を含む。)の規定による建設大臣の命令に違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。第十九條第一項の規定により道路監理員がした第十四條第二項又は第三項(第十六條において準用する場合を含む。)の命令に違反した者についても、同様とする。

第三十條 第十八條の規定による建設大臣の命令に違反した者は、二十万円以下の罰金に処する。第十九條第一項の規定により道路監理員がした第十八條の命令に違反した者についても、同様とする。

第三十一條 第十四條第一項(第十六條において準用する場合を含む。)の規定に違反して建築物等を建築し、又は設けた者は、十万円以下の罰金に処する。

○道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)(抄)

改正後

(建設大臣の権限の代行)

第六條の二 日本道路公団は、第二條の二の規定に基づき高速自動車国道を新設し、若しくは改築する場合又は第四條の規定により高速自動車国道の維持、修繕及び災害復旧を行う場合においては、建設大臣に代わつてその権限のうち次に掲げるものを行うものとする。

- 一 略
- 二 高速自動車国道法第七條の二第一項又は第八條第一項の規定により管理の方法について協議すること。
- 三 十九 略

2 略

3 第一項の規定により日本道路公団が高速自動車国道法第七條の二第一項の建設大臣の権限を代わつて行う場合において、同項の規定による協議が成立しないときは、日本道路公団又は同項に規定する他の道路の道路管理者(当該他の道路が第十七條第一項に規定する公団等の管理する一般国道等である場合にあつては、第九條第一項に規定する公団等。以下この条において、単に「道路管理者」という。)は、当該道路管理者が建設大臣である場合を除き、建設大臣に裁定を申請することができる。

4 建設大臣は、前項の規定による申請に基づいて裁定をしようとする場合においては、日本道路

2 五年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。

第二十八條 過失により第二十六條第一項の罪を犯した者は、二万円以下の罰金に処する。高速自動車国道の管理に従事する者が犯したときは、一年以下の禁錮又は三万円以下の罰金に処する。

第二十九條 第十四條第二項又は第三項(第十六條において準用する場合を含む。)の規定による建設大臣の命令に違反した者は、五万円以下の罰金に処する。第十九條第一項の規定により道路監理員がした第十四條第二項又は第三項(第十六條において準用する場合を含む。)の命令に違反した者についても、同様とする。

第三十條 第十八條の規定による建設大臣の命令に違反した者は、三万円以下の罰金に処する。第十九條第一項の規定により道路監理員がした第十八條の命令に違反した者についても、同様とする。

第三十一條 第十四條第一項(第十六條において準用する場合を含む。)の規定に違反して建築物等を建築し、又は設けた者は、一万円以下の罰金に処する。

(傍線部分は改正部分)

改正前

(建設大臣の権限の代行)

第六條の二 日本道路公団は、第二條の二の規定に基づき高速自動車国道を新設し、若しくは改築する場合又は第四條の規定により高速自動車国道の維持、修繕及び災害復旧を行う場合においては、建設大臣に代わつてその権限のうち次に掲げるものを行うものとする。

- 一 略
- 二 高速自動車国道法第八條第一項の規定により管理の方法について協議すること。
- 三 十九 略

2 略

公団及び道路管理者の意見を聴かなければならない。この場合において、当該道路管理者は、意見を提出しようとするときは、都道府県知事である道路管理者にあつてはその統轄する都道府県の議会に諮問し、その他の道路管理者（地方公共団体であるものに限る。）にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

5 前項の規定により建設大臣が裁定をした場合においては、高速自動車国道法第七条の二第一項の規定の適用については、日本道路公団及び道路管理者の協議が成立したものとみなす。

6 略

（日本道路公団による道路管理者の権限の代行）
第七条 日本道路公団は、第三条第一項の許可を受けて道路を新設し、又は改築する場合、第四条の規定により道路の維持、修繕及び災害復旧を行う場合又は第五条第一項の許可を受けて道路の維持、修繕及び災害復旧を行う場合においては、当該道路の道路管理者に代わつてその権限のうち次に掲げるものを行うものとする。

一 略
二 道路法第十九条の二第一項又は第二十条第一項の規定により管理の方法について協議すること。

三 十五 略
十六 高速自動車国道法第七条の二第一項の規定により管理の方法について協議すること。
2・3 略

（共用管理施設等の管理に要する費用）

第十九条の二 前条の規定により公団等の負担すべき道路の管理に關する費用で、道路法第十九条の二第一項に規定する共用管理施設又は高速自動車国道法第七条の二第一項に規定する共用高速自動車国道管理施設に關するものについては、公団等及び道路法第十九条の二第一項又は高速自動車国道法第七条の二第一項に規定する他の道路の道路管理者（当該他の道路が建設大臣の管理する高速自動車国道である場合にあつては建設大臣、日本道路公団の管理する高速自動車国道である場合にあつては日本道路公団、公団等の管理する一般国道等である場合にあつては公団等。以下この条において、単に「道路管理者」という。）は、協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、公団等又は道路管理者は、当該道路管理者が建設大臣である場合を除き、建設大臣に裁定を申請することができる。

3 第六条の二第四項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第六条の二第四項中「日本道路公団」とあるのは「公団等」と、「都道府県の議会に諮問し」とあるのは「都道府県」読み替えるものとする。

4 第二項及び前項において準用する第六条の二第四項の規定により建設大臣が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、公団等及び道路管理者の協議が成立したものとみなす。

（日本道路公団による道路管理者の権限の代行）

第七条 日本道路公団は、第三条第一項の許可を受けて道路を新設し、又は改築する場合、第四条の規定により道路の維持、修繕及び災害復旧を行う場合又は第五条第一項の許可を受けて道路の維持、修繕及び災害復旧を行う場合においては、当該道路の道路管理者に代わつてその権限のうち次に掲げるものを行うものとする。

一 略
二 道路法第二十条第一項の規定により管理の方法について協議すること。

三 十五 略
2・3 略

す。

(兼用工作物の費用)

第二十条 第十九条の規定により公団等の負担すべき道路の管理に関する費用で、当該道路が他の工作物(道路法第二十条第一項に規定する他の工作物をいう。以下この条において同じ。)と効用を兼ねるものに関するものについては、当該公団等は、他の工作物の管理者と協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

2~4 略

(道路法及び高速自動車国道法の適用)

第三十条 略

2| 前項に定めるものを除くほか、道路法第十九条の二第一項に規定する他の道路が日本道路公団の管理する高速自動車国道又は公団等の管理する一般国道等である場合における同法の規定の適用については、同法第五十四条の二第一項中「共用管理施設関係道路管理者」とあるのは「道路管理者及び他の道路を管理する道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第九条第一項に規定する公団等」と、同条第二項において準用する同法第十九条の二第二項中「共用管理施設関係道路管理者のいずれかが都道府県知事又は都道府県」とあるのは「建設大臣」とする。

3・4 略

5| 前項に定めるものを除くほか、高速自動車国道法第七条の二第一項に規定する他の道路が公団等の管理する一般国道等である場合における同法第二十条の二の規定の適用については、同条中「他の道路の道路管理者」とあるのは、「他の道路を管理する道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第九条第一項に規定する公団等」とする。

6| 前二項に定めるものを除くほか、高速自動車国道法第二十五条の規定により適用があるものとされた道路法及び同法に基づく政令の規定の適用についての必要な技術的読替えは、政令で定める。

7| 略

○地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)(抄)

改正後

別表第四(第百四十八条、第百八十条の八、第百八十六条、第二百二条の二関係)

一 略

二 市町村長が管理し、及び執行しなければならない事務(市長については、前号に掲げるものを除く。)

(兼用工作物の費用)

第二十条 前条の規定により公団等の負担すべき道路の管理に関する費用で、当該道路が他の工作物(道路法第二十条第一項に規定する他の工作物をいう。以下この条において同じ。)と効用を兼ねるものに関するものについては、当該公団等は、他の工作物の管理者と協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

2~4 略

(道路法及び高速自動車国道法の適用)

第三十条 略

2| 3| 略

2・3 略

4| 前項に定めるものを除くほか、高速自動車国道法第二十五条の規定により適用があるものとされた道路法及び同法に基づく政令の規定の適用についての必要な技術的読替えは、政令で定める。

5| 略

(傍線部は改正部分)

改正前

別表第四(第百四十八条、第百八十条の八、第百八十六条、第二百二条の二関係)

一 略

二 市町村長が管理し、及び執行しなければならない事務(市長については、前号に掲げるものを除く。)

(一) 四十八略
 四十八の二 幹線道路の沿道の整備に関する法律の定めるところにより、沿道地区計画の区域内において土地の区画形質の変更等を行おうとする者の届出を受理し、及びその届出に係る行為に關し設計の変更その他の必要な措置を執ることを勧告する等の事務を行うこと。
 四十八の三 五十一略
 三 五略

(一) 四十八略
 四十八の二 幹線道路の沿道の整備に関する法律の定めるところにより、沿道整備計画区域内において土地の区画形質の変更等を行おうとする者の届出を受理し、及びその届出に係る行為に關し設計の変更その他の必要な措置を執ることを勧告する等の事務を行うこと。
 四十八の三 五十一略
 三 五略

○地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）（抄）

（傍線部は改正部分）

	改 正 後	改 正 前
	附則 第十一条 略 2 15 略	附則 第十一条 略 2 15 略
	16 幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第十条の四第一項の規定による公告があつた沿道整備権利移転等促進計画に基づき同法第九条第一項に規定する沿道地区計画の区域内において行つていた事業（当該公告があつた時において行われていたものに限る。）を引き続き行うため当該事業の用に供する当該区域内にある土地を取得した場合における当該土地（住宅の用に供するものを除く。）の取得に対して課する不動産取得税の課税標準の算定については、当該取得が平成十年三月三十一日までに行われたときに限り、当該土地の価格の五分の一に相当する額を価格から控除するものとする。	
	（特別土地保有税の非課税） 第三十一条の二 略 2 4 略	（特別土地保有税の非課税） 第三十一条の二 略 2 4 略
	5 市町村は、幹線道路の沿道の整備に関する法律第九条第一項に規定する沿道地区計画の区域内において事業を行つていた者が、同法第十条の四第一項の規定による公告があつた沿道整備権利移転等促進計画に基づき、当該区域内において引き続き当該事業（当該公告があつた時に当該事業を行つていた者が行つていたものに限る。）を行うため当該事業の用に供する当該区域内にある土地を取得した場合における当該土地の取得に対しては、当該取得が平成十年三月三十一日までに行われたときに限り、第五百八十五条第一項の規定にかかわらず、土地の取得に対して課する特別土地保有税を課することができない。	5 市町村は、幹線道路の沿道の整備に関する法律第九条第一項に規定する沿道地区計画の区域内において事業を行つていた者が、同法第十条の四第一項の規定による公告があつた沿道整備権利移転等促進計画に基づき、当該区域内において引き続き当該事業（当該公告があつた時に当該事業を行つていた者が行つていたものに限る。）を行うため当該事業の用に供する当該区域内にある土地を取得した場合における当該土地の取得に対しては、当該取得が平成十年三月三十一日までに行われたときに限り、第五百八十五条第一項の規定にかかわらず、土地の取得に対して課する特別土地保有税を課することができない。
	6 略	6 略
	7 第一項から第五項までの規定の適用がある場合には、第五百九十五条及び第五百九十九条第二項第一号中「又は第五百八十七条」とあるのは、「第五百八十七条又は附則第三十一条の二」と、	5 第一項から第四項までの規定の適用がある場合には、第五百九十五条及び第五百九十九条第二項第一号中「又は第五百八十七条」とあるのは、「第五百八十七条又は附則第三十一条の二」と、

第六百一条第一項中「第五百八十六条第二項の規定」とあるのは「第五百八十六条第二項又は附則第三十一条の二第一項から第五項までの規定」と、第六百二十六条中「第六百一条から第六百三条の二まで」とあるのは「附則第三十一条の二第七項において読み替えて適用される第六百一条」とする。

8 前各項に定めるもののほか、第一項から第五項までの規定の適用がある場合における特別土地保有税に関する規定の適用に關し必要な事項は、政令で定める。

(特別土地保有税の課税の特例)
第三十一条の三 略

6 第三項の規定は、幹線道路の沿道の整備に関する法律第十三条の二第一項の沿道整備推進機構が同法第十三条の三第三号に規定する業務の用に供する土地に対して課する平成九年度から平成十一年度までの各年度分の特別土地保有税又は当該土地の取得で平成十年三月三十一日までにかされたものに対して課する特別土地保有税について準用する。

7 第五百八十六条第四項の規定は、第三項から前項までの規定の適用がある場合について準用する。

○道路整備特別会計法(昭和三十三年法律第三十五号)(抄)

改正後

(歳入及び歳出)

第三条 この会計においては、次条の規定により地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てられる揮発油税の収入、第四条の規定による一般会計からの繰入金、道路法第四十九条若しくは第五十条第一項、第二項本文若しくは第三項、道路の修繕に関する法律(昭和二十三年法律第二百八十二号)第二条第三項ただし書、共同溝の整備等に関する特別措置法(昭和三十一年法律第八十一号)第二十二条第一項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(昭和四十一年法律第四十五号)第十条第一項、沖繩振興開発特別措置法(昭和四十六年法律第三百三十一号)第六条第五項又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成七年法律第三十九号)第二十二条第一項若しくは第三項の規定に基づく都道府県等の負担金(以下「地方負担金」という。)、道路法第三十一条第一項、第五十五条第一項、第五十八条第一項、第五十九条第一項若しくは第三項若しくは第六十二条、共同溝の整備等に関する特別措置法第二十条第一項若しくは第二十一条又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法第七条第一項(同法第八条第三項において準用する場合を含む。)、第十三条第一項若しくは第十九条の規定による国以外の者の負担金、道路法第六十一条第一項の規定により建設大臣が徴収する受益者負担金、受託工事に係る納付金、第十条第一項の規定による借入金、道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第八条の三第一項、幹線道路の沿道の整備に関する法律(昭和五十五年法律第三十四号)第十一条第一項若しくは第

第六百一条第一項中「第五百八十六条第二項の規定」とあるのは「第五百八十六条第二項又は附則第三十一条の二第一項から第四項までの規定」と、第六百二十六条中「第六百一条から第六百三条の二まで」とあるのは「附則第三十一条の二第六項において読み替えて適用される第六百一条」とする。

7 前各項に定めるもののほか、第一項から第四項までの規定の適用がある場合における特別土地保有税に関する規定の適用に關し必要な事項は、政令で定める。

(特別土地保有税の課税の特例)
第三十一条の三 略

6 第五百八十六条第四項の規定は、前三項の場合について準用する。

(傍線部は改正部分)

改正前

(歳入及び歳出)

第三条 この会計においては、次条の規定により地方道路整備臨時交付金の交付に要する費用の財源に充てられる揮発油税の収入、第四条の規定による一般会計からの繰入金、道路法第四十九条若しくは第五十条第一項、第二項本文若しくは第三項、道路の修繕に関する法律(昭和二十三年法律第二百八十二号)第二条第三項ただし書、共同溝の整備等に関する特別措置法(昭和三十一年法律第八十一号)第二十二条第一項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(昭和四十一年法律第四十五号)第十条第一項、沖繩振興開発特別措置法(昭和四十六年法律第三百三十一号)第六条第五項又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成七年法律第三十九号)第二十二条第一項若しくは第三項の規定に基づく都道府県等の負担金(以下「地方負担金」という。)、道路法第三十一条第一項、第五十五条第一項、第五十八条第一項、第五十九条第一項若しくは第三項若しくは第六十二条、共同溝の整備等に関する特別措置法第二十条第一項若しくは第二十一条又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法第七条第一項(同法第八条第三項において準用する場合を含む。)、第十三条第一項若しくは第十九条の規定による国以外の者の負担金、道路法第六十一条第一項の規定により建設大臣が徴収する受益者負担金、受託工事に係る納付金、第十条第一項の規定による借入金、道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第八条の三第一項、幹線道路の沿道の整備に関する法律(昭和五十五年法律第三十四号)第十一条第一項、東京湾横

第十三条の四第一項、東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（昭和六十一年法律第四十五号）第三条第一項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五条第一項の規定による貸付金の償還金及び附属雑収入をもつてその歳入とし、道路整備事業（第一条第一項に規定する道路整備事業をいう。以下同じ。）に要する費用、附帯工事に要する費用及び受託工事に要する費用（これらの事業及び工事のうち国が北海道又は沖縄県で行うものに係る職員給与に要する費用その他の工事事務費その他第五条第一項の規定による一般会計への繰入金に相当する費用を除く）、第十条第一項の規定による借入金金の償還金及び利子、第五条第一項の規定による一般会計への繰入金並びに附属諸費をもつてその歳出とする。

○都市計画法（昭和四十三年法律第百号）（抄）

改 正 後

（地区計画等）
第十二条の四 都市計画には、当該都市計画区域について、次に掲げる計画で必要なものを定めるものとする。
一 一三 略

四 幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第九条第一項の規定による沿道地区計画
五 略
2 略

（再開発地区計画等について都市計画に定めるべき事項）
第十二条の七 再開発地区計画、沿道地区計画及び集落地区計画について都市計画に定めるべき事項は、第十二条の四第二項に定めるもののほか、別に法律で定める。

（都市計画基準）
第十三条 都市計画は、全国総合開発計画、首都圏整備計画、近畿圏整備計画、中部圏開発整備計画、北海道総合開発計画、沖縄振興開発計画、地方総合開発計画、都府県総合開発計画その他の国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画及び道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画に適合するとともに、当該都市の特質を考慮して、次に掲げるところに従つて、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを、一体的かつ総合的に定めなければならない。この場合において、当該都市について公害防止計画が定められているときは、都市計画は、当該公害防止計画に適合したものでなければならない。
一 一十一 略

十二 沿道地区計画は、道路交通騒音により生ずる障害を防止するとともに、適正かつ合理的な

断道路の建設に関する特別措置法（昭和六十一年法律第四十五号）第三条第一項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五条第一項の規定による貸付金の償還金及び附属雑収入をもつてその歳入とし、道路整備事業（第一条第一項に規定する道路整備事業をいう。以下同じ。）に要する費用、附帯工事に要する費用及び受託工事に要する費用（これらの事業及び工事のうち国が北海道又は沖縄県で行うものに係る職員給与に要する費用その他の工事事務費その他第五条第一項の規定による一般会計への繰入金に相当する費用を除く）、第十条第一項の規定による借入金金の償還金及び利子、第五条第一項の規定による一般会計への繰入金並びに附属諸費をもつてその歳出とする。

改 正 前

（地区計画等）
第十二条の四 都市計画には、当該都市計画区域について、次に掲げる計画で必要なものを定めるものとする。
一 一三 略

四 幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第九条第一項の規定による沿道整備計画
五 略
2 略

（再開発地区計画等について都市計画に定めるべき事項）
第十二条の七 再開発地区計画、沿道整備計画及び集落地区計画について都市計画に定めるべき事項は、第十二条の四第二項に定めるもののほか、別に法律で定める。

（都市計画基準）
第十三条 都市計画は、全国総合開発計画、首都圏整備計画、近畿圏整備計画、中部圏開発整備計画、北海道総合開発計画、沖縄振興開発計画、地方総合開発計画、都府県総合開発計画その他の国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画及び道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画に適合するとともに、当該都市の特質を考慮して、次に掲げるところに従つて、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを、一体的かつ総合的に定めなければならない。この場合において、当該都市について公害防止計画が定められているときは、都市計画は、当該公害防止計画に適合したものでなければならない。
一 一十一 略

十二 沿道整備計画は、道路交通騒音により生ずる障害を防止するとともに、適正かつ合理的な

（傍線部は改正部分）

土地利用が図られるように定めること。

十三・十四 略

2 略

3 市街化区域、市街化調整区域、第八条第一項第八号及び第十号から第十六号までに掲げる地域地区、促進区域、被災市街地復興推進地域、流通業務団地、市街地開発事業、市街地開発事業等予定区域（第十二条の二第一項第四号及び第五号に掲げるものを除く）、再開発地区計画、沿道地区計画並びに集落地区計画に関する都市計画の策定に關し必要な基準は、第二項に定めるもののほか、別に法律で定める。

4・5 略

(都市計画の図書)

第十四条 略

2 計画図及び計画書における市街化区域の区域、地域地区の区域、促進区域の区域、遊休土地転換利用促進地区の区域、被災市街地復興推進地域の区域、都市計画施設の区域、市街地開発事業の施行区域、市街地開発事業等予定区域の区域、地区計画の区域及び地区整備計画の区域の一部について地区整備計画が定められているときは、地区計画の区域及び地区整備計画の区域、住宅地高度利用地区計画の区域（住宅地高度利用地区計画の区域の一部について住宅地高度利用地区整備計画が定められているときは、住宅地高度利用地区計画の区域及び住宅地高度利用地区整備計画の区域）、再開発地区計画の区域（再開発地区計画の区域の一部について再開発地区整備計画（都市再開発法第七条の八の二第二項第三号の規定による再開発地区整備計画をいう。以下この項及び第三十三条第一項において同じ。）が定められているときは、再開発地区計画の区域及び再開発地区整備計画の区域）、沿道地区計画の区域（沿道地区計画の区域の一部について沿道地区整備計画（幹線道路の沿道の整備に関する法律第九条第二項の規定による沿道地区整備計画をいう。以下この項及び第三十三条第一項において同じ。）が定められているときは、沿道地区計画の区域及び沿道地区整備計画の区域）及び集落地区計画の区域（集落地区計画の区域の一部について集落地区整備計画（集落地域整備法第五条第三項の規定による集落地区整備計画をいう。以下同じ。）が定められているときは、集落地区計画の区域及び集落地区整備計画の区域）の表示は、土地に關し権利を有する者が自己の権利に係る土地がこれらの区域に含まれるかどうかを容易に判断することができるものでなければならぬ。

(開発許可の基準)

第三十三条 都道府県知事は、開発許可の申請があつた場合において、当該申請に係る開発行為が次に掲げる基準に適合しており、かつ、その申請の手続がこの法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反していないと認めるときは、開発許可をしなければならぬ。

一〜四 略

五 当該申請に係る開発区域内の土地について地区計画等（地区計画、沿道地区計画又は集落地区

土地利用が図られるように定めること。

十三・十四 略

2 略

3 市街化区域、市街化調整区域、第八条第一項第八号及び第十号から第十六号までに掲げる地域地区、促進区域、被災市街地復興推進地域、流通業務団地、市街地開発事業、市街地開発事業等予定区域（第十二条の二第一項第四号及び第五号に掲げるものを除く）、再開発地区計画、沿道整備計画並びに集落地区計画に関する都市計画の策定に關し必要な基準は、第二項に定めるもののほか、別に法律で定める。

4・5 略

(都市計画の図書)

第十四条 略

2 計画図及び計画書における市街化区域の区域、地域地区の区域、促進区域の区域、遊休土地転換利用促進地区の区域、被災市街地復興推進地域の区域、都市計画施設の区域、市街地開発事業の施行区域、市街地開発事業等予定区域の区域、地区計画の区域及び地区整備計画の区域の一部について地区整備計画が定められているときは、地区計画の区域及び地区整備計画の区域、住宅地高度利用地区計画の区域（住宅地高度利用地区計画の区域の一部について住宅地高度利用地区整備計画が定められているときは、住宅地高度利用地区計画の区域及び住宅地高度利用地区整備計画の区域）、再開発地区計画の区域（再開発地区計画の区域の一部について再開発地区整備計画（都市再開発法第七条の八の二第二項第三号の規定による再開発地区整備計画をいう。以下この項及び第三十三条第一項において同じ。）が定められているときは、再開発地区計画の区域及び再開発地区整備計画の区域）、沿道整備計画の区域及び集落地区計画の区域（集落地区計画の区域の一部について集落地区整備計画（集落地域整備法第五条第三項の規定による集落地区整備計画をいう。以下同じ。）が定められているときは、集落地区計画の区域及び集落地区整備計画の区域）の表示は、土地に關し権利を有する者が自己の権利に係る土地がこれらの区域に含まれるかどうかを容易に判断することができるものでなければならぬ。

(開発許可の基準)

第三十三条 都道府県知事は、開発許可の申請があつた場合において、当該申請に係る開発行為が次に掲げる基準に適合しており、かつ、その申請の手続がこの法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反していないと認めるときは、開発許可をしなければならぬ。

一〜四 略

五 当該申請に係る開発区域内の土地について地区計画等（地区計画又は集落地区計画にあつて

区計画にあつては当該土地についての地区整備計画、沿道地区整備計画又は集落地区整備計画が定められているものに限る、住宅地高度利用地区計画又は再開発地区計画にあつては第十二条の六第二項第二号に規定する施設の配置及び規模若しくは当該土地についての住宅地高度利用地区整備計画が定められているもの又は都市再開発法第七条の八の二第二項第二号に規定する施設の配置及び規模若しくは当該土地についての再開発地区整備計画が定められているものに限る。が定められているときは、予定建築物等の用途又は開発行為の設計が当該地区計画等に定められた内容に即して定められていること。

六、十四 略

二、四 略

は当該土地についての地区整備計画又は集落地区整備計画が定められているものに限る、住宅地高度利用地区計画又は再開発地区計画にあつては第十二条の六第二項第二号に規定する施設の配置及び規模若しくは当該土地についての住宅地高度利用地区整備計画が定められているもの又は都市再開発法第七条の八の二第二項第二号に規定する施設の配置及び規模若しくは当該土地についての再開発地区整備計画が定められているものに限る。が定められているときは、予定建築物等の用途又は開発行為の設計が当該地区計画等に定められた内容に即して定められていること。

六、十四 略

二、四 略

○被災市街地復興特別措置法（平成七年法律第十四号）（抄）

（傍線部は改正部分）

改 正 後		改 正 前	
（建築行為等の制限等）		（建築行為等の制限等）	
第七條 略		第七條 略	
3 第一項の規定は、次の各号に掲げる告示、公告等があつた日後は、それぞれ当該各号に定める区域又は地区内においては、適用しない。		3 第一項の規定は、次の各号に掲げる告示、公告等があつた日後は、それぞれ当該各号に定める区域又は地区内においては、適用しない。	
一、四 略		一、四 略	
五 都市計画法第十二条の四第一項第四号に掲げる沿道地区計画に関する都市計画についての告示 当該告示に係る沿道地区計画の区域のうち、幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和十五年法律第三十四号）第九条第二項に規定する沿道地区整備計画が定められた区域		五 都市計画法第十二条の四第一項第四号に掲げる沿道整備計画に関する都市計画についての告示 当該告示に係る沿道整備計画の区域	
六、八 略		六、八 略	
四、七 略		四、七 略	

道路交通公害対策関係省庁連絡会議

平成七年一月一日とりまとめ

井熊 亨

平成七年七月七日「国道四三号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件」に関する最高裁判決において、兵庫県内の国道四三号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音等による生活妨害について、国と阪神高速道路公団の賠償責任が認められた。

同年同月二六日に国道四三号沿道環境施策に係る関係省庁局長会議（警察庁、環境庁、通商産業省、運輸省及び建設省）において五省庁の協力を確認し、具体的な施策のとりまとめについては、「道路交通公害対策関係省庁連絡会議」で討議を行うこととし、同年八月三〇日「国道四三号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策」をとりまとめ、同地域における道路交通騒音対策の枠組みを示した。

これを踏まえ、地元では兵庫県を始めとする関

係自治体及び近畿地方建設局等の国の出先機関で構成される「国道四三号・阪神高速神戸線環境対策連絡会議」において、施策の詳細な検討及び各施策を総合した効果に関する評価を行い、同年一月一五日にその成果を中間的に「国道四三号及び阪神高速神戸線に係る環境対策の検討状況について（中間とりまとめ）」をとりまとめたと述べている。

全国的にみても道路交通騒音の環境基準の非達成測定点が多く存在し、特に都市部の幹線道路沿道において騒音規制法に基づく要請限度をも超過する道路交通騒音が生じている地点も存在する等深刻な状況が続いており、地域の土地利用、交通特性等から見て同地域と同様に対策の早期実施が求められる地域が存在する。

このため、関係省庁が一致協力して、（自動車車

体規制の推進等の）自動車単体対策、（遮音壁の設置等の）道路構造対策、（交通規制、指導取締り等の）交通流対策、（幹線道路沿道に適合した土地利用の誘導等の）沿道対策等の総合的な施策を推進し、よりよい沿道環境の実現を図っていくこととしたところである。

今後、関係省庁においては、相互の連携を更に強化して、道路交通騒音が深刻な地域における対策に取組むとともに、地域の施策実施主体が相互に連携して対策に取組むことを支援していく。また国道四三号及び阪神高速神戸線に係る道路交通騒音対策の具体的施策、効果の試算及び対策の進捗状況については関係省庁会議において適宜報告を受け、必要な支援を検討していくこととしている。

「道路交通騒音の深刻な地域における 対策の実施方針について」概要

平成七年一月一日
道路交通公害対策関係省庁連絡会議

1 本とりまとめの趣旨

国道四三号及び阪神高速神戸線関係地域と同様に道路交通騒音が深刻であり、対策の早期実施が求められる地域が存在することから、既存の幹線道路で道路交通騒音が深刻な地域において想定される施策を具体的に示したものの。

2 道路交通騒音が深刻な地域における対策の基本的考え方

- (1) 道路交通騒音が深刻な地域においては、可能な限り道路構造対策を実施すべきであるが、これに加えて、交通流対策、沿道対策を含めた総合的対策が必要。

(2) 交通や沿道の状況が地域により様々であることから、地域レベルで関連主体が協力し、道路交通騒音の深刻な地域について総合的な施策方針を立て、実施することが必要。

3 道路交通騒音が深刻な地域における具体的な道路交通騒音対策

(1) 道路構造対策の推進

① 平面構造の道路における対策

ア) 騒音の観点に加えて、沿道利用、景観等総合的な観点から地域の意向を踏まえて、遮音壁の設置を推進。

イ) 通常の遮音壁が設置できない地域においても低層の遮音壁や低騒音舗装の敷設等可能な限りの対策を実施。

ウ) 低騒音舗装や、美観の優れた遮音壁等の技術開発を推進。

② 高架の道路における対策

ア) 騒音の観点に加えて景観等総合的な観点から地域の意向を踏まえてつつ遮音壁の設置を推進。

イ) 低騒音舗装の敷設を推進。

(2) 発生交通量の低減の推進

① 物流対策の推進

運輸事業者等の民間事業者に対して、物流の合理化、運転マナーの向上等に関する指導の強化を行うとともに、物流拠点の整備等を推進する。

② 人流対策の推進

公共交通機関（鉄道・バス）の整備の促進、交通結節点の整備による公共交通機関の利用促進。

(3) 交通対策の推進

① 道路ネットワークの整備による交通流の分散

沿道環境保全に配慮しつつ、道路ネットワークの整備を推進することにより、特定の道路への交通の集中による騒音問題を緩和するため、交通流の適切な分散を図る。

② 交通管制システムの高度化等による交通流の分散

③ ドライバーへの適切な情報提供の推進
新世代の道路交通情報提供システムであ

るVICS（道路交通情報通信システム）の早期実現化等。

④ 交通流の総合的誘導措置の検討

運転者への経路選択情報の提供及び適切な交通規制等との組み合わせの下で、総合的観点からロードプライシング等の交通流の誘導措置を検討する。

⑤ 交差点等での交通渋滞の解消

信号制御機能の高度化（②の施策）、交差点改良（右折専用レーンの設置等）及び立体交差化

⑥ 交通規制及び交通指導取締り

速度違反取締り等の強化及び速度違反自動取締装置の増設、減速を促す標識・標示の設置・改良、高速走行抑止システムの増設、大型自動車の通行規制等の検討

(4) 沿道対策等の推進

① 幹線道路沿道に適合した土地利用の誘導

② 都市構造の転換

(5) 自動車単体対策の強化

① 自動車単体規制の可能な限りの前倒しの実施

② 技術開発の推進

③ 自動車単体規制の更なる強化の検討

(6) 低公害車の普及促進

(7) 自動車公害防止計画の策定に対する支援

(8) 自動車NO_x法の総量削減計画の円滑な実施

(9) 普及啓発活動の推進

(10) その他

① 道路交通騒音の測定の充実

② 騒音評価手法の再検討

4 今後の取組み

関係省庁は、3に示したように地域的取組みを支援していくほか、今後とも本連絡会議等の場において相互に密接な連携を図りつつ、本とりまとめに盛り込まれた道路交通騒音対策を着実に実施していく。

（道路局道路環境課）



道路交通騒音対策

道路審議会環境部会平成八年一月とりまとめ

勝見 康生

はじめに

道路審議会は、平成七年九月二一日、建設大臣から「今後の道路環境政策のあり方」について諮問され、新たに設置された環境部会が審議に当たることとなっている。

環境部会においては、地球環境、自然環境、生活環境などの視点からの長期的かつ総合的な道路環境施策の確立について御議論していただくことになっているが、今般、これらの課題のうち特に緊急な対応が必要な道路交通騒音についての施策を中心に、

- ・ 長期的かつ体系的な施策を踏まえた、当面の緊急に講ずべき施策の重点的な実施
- ・ 道路管理者、地方公共団体等の適切な役割分

担の実現とそれを支える都市住民の意識のあり方

等を念頭に置きつつ審議が行われ、その結果が平成八年一月二六日にとりまとめられたところである。

以下、このとりまとめの概略について述べることにする。

一 騒音問題の現況と解決の視点

1 騒音問題の概況

(1) 騒音問題の現状

環境問題には、地球規模の空間的な広がりや将来の世代にわたる時間的広がりをもつ課題がある一方、通常の経済活動や国民生活一般に起因する都市生活型の課題もある。

なかでも、騒音問題は、最も日常生活に関係の深い環境問題として、公害に関する苦情件数のうちでも最も多くを占めている。

騒音の発生源は多種多様であるが、例年その苦情件数は、工場・事業場騒音が最も多く、建設作業騒音、深夜営業騒音がそれに次いでいる。近年の苦情件数の推移をみると、長期的には減少傾向にあるものの、道路交通騒音については、家庭生活騒音と同様横ばいとなっている。

(2) 最高裁判決と道路交通騒音問題

国道四三号訴訟は、昭和五十一年に、兵庫県下の国道四三号沿道住民が、国及び阪神高速道路公団に対し、一定量を超える騒音及び二酸化窒素を居住地内に侵入させることの差止並びに損害賠償を求めたものである。

第一審は、昭和六一年に判決が下され、差し止め請求については却下、損害賠償請求については一部容認された。

控訴審は、平成四年に判決が下され、差し止め請求については棄却され、損害賠償請求のうち身体的被害については認定されなかったが、騒音65デシベル（道路から二〇m以内は60デシベル）以上の原告については騒音による生活妨害が、また道路から二〇m以内の原告については騒音問題と併せて浮遊粒子状物質による生活妨害が認定された。なお、将来に対する損害賠償請求は却下された。

原告、被告双方が上告していたが、平成七年七月七日の最高裁判決において双方の上告が棄却され、控訴審判決の内容が確定したことから、今後、地域の状況に応じた道路交通騒音対策の実施と施策の充実が緊急の課題になると考えられる。

2 道路交通騒音問題の解決の視点

(1) 環境と調和したライフスタイルの実現

騒音問題は、現在の社会システムやライフスタイルに付随して発生しているものであり、解決に向けては、車社会及び我々のライフスタイルのあり方、環境に対する負荷と負担の検討等、幅広い分野からのアプローチが求められている。

(2) 施策の総合性

例えば遮音壁についても沿道利用と調整しつつ設置する必要があるが、交通規制についても、渋滞や迂回交通による他の道路の道路交通騒音問題の原因とならないよう実施する必要があるなど、道路側の対策のみで十分な効果を求めることは難しい面がある。従って、この問題の根本的な解決のためには総合的な対策について検討することが必要である。

(3) 技術開発

技術開発は、これまで様々な分野において問題解決のための最も大きな原動力となってきた。騒音問題についても、騒音の発生、伝搬、受音など各段階に関連する騒音抑制の技術開発を一層推進することが課題となっている。

二 道路交通騒音対策の基本的方向(図1)

1 道路とまちづくりとの連携

沿道環境を改善するためには、道路と沿道は一体不可分なものとしてとらえ、以下の施策を道路と沿道が連携して推進することが不可欠である。なお、この場合、道路の整備時期と沿道建築物の建築の経緯等との関係も考慮することが必要である。

- (1) 幹線道路の沿道にふさわしい土地利用の実現
- ① 沿道にふさわしい土地利用の誘導

すでに相当数の住宅が立地している幹線道路の沿道地域においては、道路構造対策により騒音が低減し良好な居住環境の確保を図ることが理想的ではあるが、地域の状況によっては、道路構造対策の実施のみでは騒音問題が解決しない場合も多いことから、長期的には幹線道路の沿道にふさわしい土地利用を実現するため、積極的な土地利用転換や緩衝建築物の建築等によって騒音に強い街区の形成を誘導することが必要である。

なお、新たに道路の整備及び新市街地の形成を図る地域で、幹線道路の騒音が著しくなると予想される場合は、適切な用途地域の設定を行うなどあらかじめ、地域の状況に応じた沿道にふさわしい土地利用が実現できるように措置を講じておくことが必要である。

② 沿道の整備制度の活用

沿道にふさわしい土地利用の実現を図るため、良好なまちづくりの観点から、適切な用途地域、沿道整備計画等の決定による誘導とあわせて、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の多様な整備手法の活用を図ることが必要である。

③ 沿道における緩衝建築物の誘導

遮音壁等の設置が困難な一般道路の沿道等においては、道路に面する建築物を緩衝建築

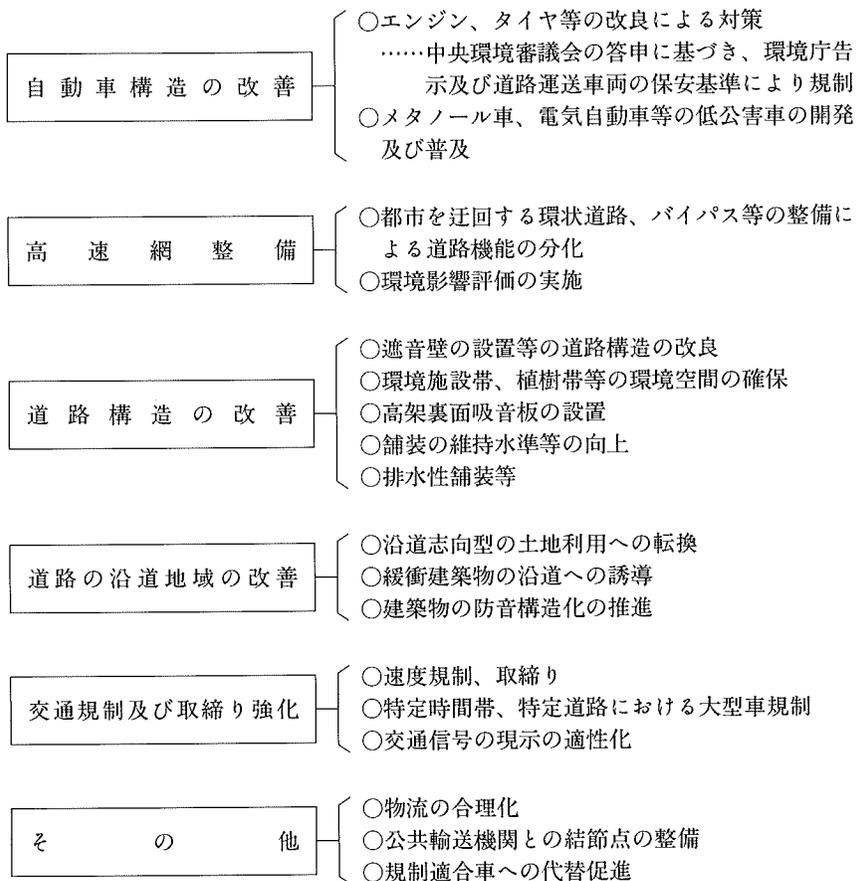


図1 道路騒音対策の体系

物として整備することにより、その遮音効果を活かして後背地の住宅の静穏な環境の確保を図ることが可能となる。緩衝建築物の建築等については、これまで沿道法により推進してきたところであるが、今後も地域の状況に
 応じ、より柔軟に緩衝建築物の建築を誘導するための措置や、その誘導に必要な助成制度の拡充及びその積極的な活用が必要である。

(2) 防音性能に優れた住宅の誘導

道路交通騒音の著しい幹線道路沿道に立地する住居等の建築物については、防音性能の高い構造として、騒音の影響を受けにくいものとする
 が重要かつ有効であるが、現状では対応が十分とは言いがたい。

このため、すでに沿道に居住している住民等に対しては防音工事助成を行うとともに、騒音の著しい地域に新たに建築物を建築する住民等に対して、道路交通騒音の状況や、防音性能に優れた住宅の構造・仕様に関する情報提供等を行うこと等により、住民等が自主的に、防音性能が高く、騒音の影響を受けにくい建築物を建築できるように誘導することが必要である。

2 道路の整備と適切な利用の誘導

(1) バイパス等の整備

これまで、バイパス・環状道路等の道路ネット

ワーク整備や、郊外における物流センターの整備など都市の中心部に交通が集中しないよう種々の整備を進めているところであるが、大都市等においては、これらの整備がまだまだ不十分であり、例えば東京圏では、いわゆる「三環状九放射」道路の環状部などに未完成情况が多い。

こうしたことが、都市内への通過交通の流入や都心部への大型貨物車の通行等の大きな一因となつて、道路交通騒音問題を引き起こしている。

このため、沿道環境の改善を図るためには、バイパスや環状道路、郊外での物流センターの整備等を一層推進することが必要である。

この際、道路について、「環境容量」として、沿道の良好な環境を確保する観点からの道路の交通容量等を設定し、これをもとに計画、整備及び管理を行うといった考え方の導入を検討することが必要である。

(2) 交通規制

道路交通騒音の著しい一部の道路においては、速度制限や、週末の夜間における大型車通行規制等の交通規制が実施されているが、道路利用者や周辺地域の道路に及ぼす影響等の問題から、一般的なものとはなっていない。また、規制を担保するためには多大の人員の確保や施設整備が必要なこと等から、実効性を上げることがなかなか困難な状況にある。

しかしながら、道路交通騒音問題の解決のためには、沿道環境の与える影響の大きい大型車等について、地域等の状況によっては、時間帯、路線区間に応じて、大型車等の通行の制限及びそれを遵守させる方法について検討することが必要である。

なお、自動車利用の制限を実施する場合には、渋滞や迂回交通による新たな騒音問題を発生させることのないよう、必要な対策をあわせて実施することが必要である。

3 技術開発の推進と普及

(1) 技術開発の推進

空隙の多い構造の舗装で吸音効果のある排水性舗装等の技術開発を進めており、試験施工等の結果を踏まえて、遂次施工箇所の拡大を図っているところである。

今後も民間の持つ開発エネルギーを引き出しつつ技術開発を一層推進することが必要である。この場合、他分野で開発された技術の活用や、素材面そのものに着目した技術開発を目指す必要がある。

また、あわせて自動車単体の技術開発をはじめ、低公害車（電気自動車、ハイブリッド自動車等）など自動車に関する技術開発の支援等幅広い分野での推進が必要である。

(2) 新技術の普及

開発された新しい技術の普及のためには、コストの低廉化が極めて重要であり、技術開発に当たっては常に念頭におく必要がある。

また、新技術の情報提供に努めるとともに、各事業において新技術が積極的に導入できるようにするなど、普及促進のための施策が必要である。

4 騒音の評価手法の検討

騒音の評価の基準については、現在、屋外における地域別・時間帯別の基準が定められているが、国民生活の変化や、緩衝建築物の建築、住宅の防音性能の向上等を踏まえ、諸外国の基準等を参考にして、地域の区分・時間帯の区分のあり方、さらに屋内における評価のあり方等評価手法について検討することが必要である。

5 関係機関の連携強化による総合的な取組み

道路交通騒音対策は、自動車単体対策、道路構造対策、交通流対策及び沿道対策等の施策を個々に実施するのみでは問題の解決に必ずしも十分なものとはならない。このため、これらの施策について、地方公共団体、道路管理者、公安委員会等の関係機関が総合的に施策を講ずることが必要である。

また、これらの施策は生活利便性と環境との調

和に密接に関連していることから、その実施に当たっては、道路交通騒音問題とくらしや地域のあり方について、幅広く住民の理解が得られるように積極的な情報提供等に努める必要がある。

三 緊急に対応すべき道路交通騒音対策の方針

1 総合的な対策

道路交通騒音対策の基本的な方向に基づき、関係機関が協力して自動車単体対策、交通流対策、道路構造対策、沿道対策等の施策を重点的かつ総合的に推進すべきであるが、特に、

- ① 道路交通騒音が要請限度を超過している道路
 - ② 道路交通騒音の著しい複断面構造の道路
 - ③ 大型車等通過交通の多い道路
 - ④ 密集市街地における幹線道路
- 等については、緊急に対策を実施することが必要な箇所を抽出し、諸施策の重点的実施が必要である。

これらの幹線道路については、二一世紀初頭までに夜間の騒音について道路に面する住宅等を概ね要請限度以下に、またその背後地域を環境基準以下に抑えることを当面の目標とする。

2 沿道法の改正等

施策の重点的実施に当たっては、地域の状況に

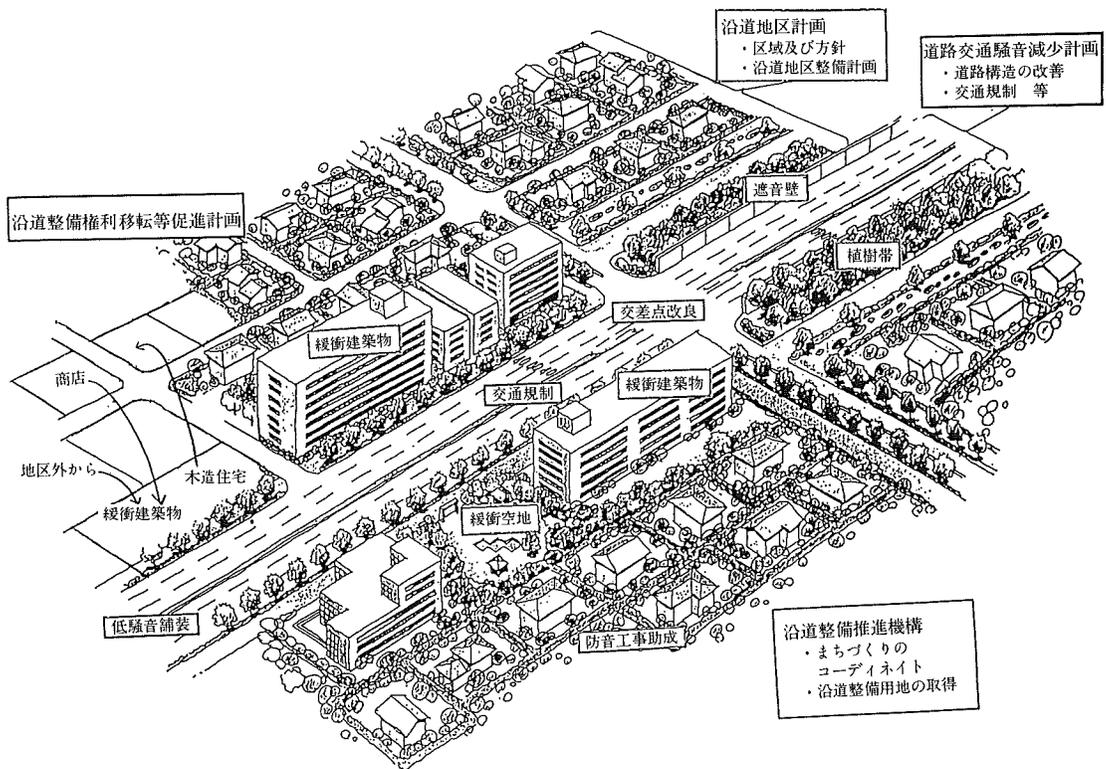


図3 改正沿道法による沿道整備のイメージ

応じたきめ細かい対応が可能となるよう、沿道法を改正し、道路交通騒音対策のための施策を講ずることが必要である。

3 道路ネットワーク等の整備

都市内での通過交通の排除、都市内への大型車の流入の抑制等により、良好な沿道環境の形成を図るため、バイパス・環状道路等の道路ネットワークや、郊外における物流センター等の整備を一層推進する。

また、道路交通の円滑化により発進加速時の騒音の低減を図るため、交差点の立体化等を重点的に進める。

4 沿道環境の向上に資する施策

緊急的な道路交通騒音対策とあわせて、

- (1) 適切な交通流の誘導施策の推進
 - (2) 環境センサスによる諸施策の体系的実施
 - (3) 環境技術開発三箇年計画の策定とその推進
- 等の沿道環境の向上に資する施策を実施することが必要である。

おわりに

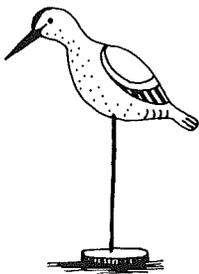
今般のとりまとめは、幹線道路の沿道において良好な生活環境を形成していくため、道路交通騒音対策について施策の充実を図ることを喫緊の課

題としてまとめられたものである。

建設省としても、環境部会での御議論もふまえ、幹線道路の沿道における道路交通対策を推進するため、今国会において幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五五年法律第三四号）を改正し、平成八年五月二四日に公布を行ったところである（図2（本誌8ページ）図2 参照）・図3）。またさらに、道路交通騒音問題の解決のため、引き続き総合的な施策の推進を図っていく必要があると考えている。

また今後、環境部会においては、道路交通騒音のほか、大気汚染や振動等の問題への対応や、あるいは地球環境の保全、自然環境との調和及び景観形成などの諸施策の充実等について、引き続き検討を行っていただくこととなっている。

（道路局道路環境課環境調査係長）



本州四国連絡橋公団法の一部を改正する法律 及び本州四国連絡橋公団法施行令の一部を改 正する政令について

道路局路政課

はじめに

本州四国連絡橋公団法の一部を改正する法律は、第百三十六回国会において成立し、本年五月九日に公布され、同年六月八日から施行されたところである。(主たる事務所の移転に係る改正規定については、平成九年三月三十一日までの間において別途政令で定める日から施行する予定。)

この法律は、多極分散型国土形成に資するため、「国の行政機関等の移転について」(昭和六十三年七月十九日閣議決定)等に基づく本州四国連絡橋公団(以下「本四公団」という。)の移転に伴い主たる事務所の所在地を変更するとともに、あわせて、本四公団の事業に対する無利子資金の貸付制度を創設し、阪神・淡路大震災による追加事業費

に伴う道路利用者の負担を軽減する等の改正を行ったものである。

また、同法の施行に伴い、本四公団に対する政府の貸付金の償還方法を定めるため、本州四国連絡橋公団法施行令の一部を改正する政令が制定され、同法の施行の日から施行されたところである。以下においては、この法律及び政令の概要について解説する。

一 本州四国連絡橋公団法の一部を改正する法律の概要

(1)主たる事務所の所在地の変更

① 本四公団の移転については、多極分散型国土の形成を促進する観点から、「国の行政機関等の移転について」(昭和六十三年七月十九日

閣議決定)において、「(別表2に掲げる特殊法人については)国と独立した法人格を有することにかんがみ、移転を要請し、その実現に向けて指導する。」とされた。その後、これを受けて開催された数度にわたる「国の機関等移転推進連絡会議」において、七十六機関

十一部隊等のうちのひとつとして、本四公団についても、その移転先地、移転時期等がとりまとめられ、最終的に「国の行政機関等の移転促進のための今後の取り組みについて」(平成七年六月十五日国の機関等移転推進連絡会議)において、移転時期を「平成八年度」、移転場所を「兵庫県神戸市中央区」とする移転計画がとりまとめられるとともに、「今後移転を実施する機関については、移転が別紙の移

② 転計画どおりに実施されるよう努めることとする。」とされたところである。
 また、「特殊法人の整理合理化について」(平成七年二月二十四日閣議決定)においても、本四公団について、本四連絡橋三ルートが概

③ 成した時点で組織形態を見直すとともに、「平成八年度に予定されている本社の神戸市移転に向けて必要な準備を進める。」こととされたところである。
 このように、本四公団の移転は、政府全体

としてその実施を推進すべき施策の一環として位置付けられており、平成八年度中に移転を完了することが必要であることから、今般、本州四国連絡橋公団法(以下「本四公団法」という。)中事務所の所在地に係る規定の改正

(参考)

○国の行政機関等の移転について(昭和63年7月19日 閣議決定)(抄)

第二 移転機関等

- 1 別表2に掲げる特殊法人については、国と独立した法人格を有することにかんがみ、移転を要請し、その実現に向けて指導する

(別表2)

省 庁	機 関 名	備 考
建設省	本州四国連絡橋公団	運輸省と共管

○特殊法人の整理合理化について(平成7年2月24日 閣議決定)(抄)

2 統廃合及び民営化の推進等

- 本州四国連絡橋公団については、…平成8年度に予定されている本社の神戸市移転に向けて必要な準備を進める。

○国の行政機関等の移転促進のための今後の取り組みについて(抄)

(平成7年6月15日 国の機関等移転推進連絡会議)

- 1. 今後移転を実施する機関については、移転が別紙の移転計画どおりに実施されるよう努めることとする。

(別紙)

省 庁	機 関	移転時期	移転場所
建設省	本州四国連絡橋公団	平成8年度	兵庫県神戸市中央区

○行政改革に関する第5次答申—最終答申—(昭和58年3月14日)(抄)

第6章 公務員

4 特殊法人等の役職員

(1) 役員

ア 役員(総裁、副総裁等を除く。)の任期は2年とする

○特殊法人のディスクロージャーについて(平成7年12月19日 閣議決定)(抄)

2 具体的措置

- (3) 特殊法人は、法令等に基づく貸借対照表及び損益計算書並びにこれらの附属説明書類、事業報告書等の作成及びその内容の充実、事務所備え付け等を始めとするディスクロージャーを積極的に行う。

○無利子貸付に係る平成8年度予算案

- ・ 阪神・淡路大震災により被害を受け必要となった不測の追加事業費について、道路利用者の負担軽減と採算性への影響を最小限のものとするため、本州四国連絡橋公団に対し無利子貸付を行う。

・ 対象事業

明石海峡大橋補剛桁追加部分製作、陸上部の法面補修等 2,210百万円
 うち平成8年度 1,882百万円
 うち無利子貸付 625百万円

← 震災による追加事業 →			
出資金 1 / 3		道路開発資金 2 / 3	
国	地方	国の無利子貸付	民間資金
2/9	1/9	1/3	1/3

を行ったものである。

(2) 理事及び監事の任期の変更

① 特殊法人の役員（総裁、副総裁等を除く。以下同じ。）の任期については、「行政改革に関する第五次答申（昭和五八年三月十四日）」において、特殊法人の経営活性化の観点から、二年とするものとされたところである。

② このため、今般の本四公団法の改正により、平成八年度中に本四公団の主たる事務所を神戸市に移転することとなるのに併せて、本四公団の理事及び監事の任期を四年から二年に変更したものである。

(3) 事業報告書等の公開に関する規定の整備

① 特殊法人の財務内容等の公開（ディスクロージャー）については、従来より行政改革の観点から、特殊法人の経営の透明性の確保を図るべきとして、その推進が議論されてきたところであるが、今般、「特殊法人のディスクロージャーについて」（平成七年十二月十九日閣議決定）において、特殊法人のディスクロージャーのための措置として、今後、各特殊法人は、

イ. 法令等に基づく貸借対照表及び損益計算書並びにこれらの附属説明書類、事業報告書等の作成及びその内容の充実、事務所備付け等を始めとするディスクロージャーを

積極的に行うこととされ、

ロ. さらに、特殊法人を所管する各省庁は、各特殊法人の設立根拠法におけるディスクロージャーに関する規定の整備について検討し、逐次所要の改善を図ることとされたところである。

② この閣議決定を踏まえた対応として、今般の本四公団法改正において、貸借対照表及び損益計算書の附属明細書、事業報告書並びに決算報告書の事務所備付けを法律上義務付けることとしたものである。

(4) 政府の本四公団に対する無利子貸付けの導入

① 阪神・淡路大震災による明石海峡大橋（関連区間を含む）の工事中区間に係る追加事業費は、利用者の利便性の向上のためのものとはいえないため利用者負担の増加により支弁することが必ずしも適当ではなく、料金に転嫁することはできないことから、収入増には結びつかない極めて収益性の低い投資である。

このため、政府による無利子貸金の貸付けを導入するとともに、本四公団に対する共同出資者である国と地方公共団体による公的助成を行うことにより、本州四国連絡道路の利用者の負担の軽減を図る必要がある。

② 一方、財政法第九条第一項においては、「国の財産は、法律に基づく場合を除く外、……

（中略）……適正な対価なくしてこれを譲渡し若しくは貸し付けてはならない。」旨規定されているが、本規定の精神からいって、政府が無利子資金の貸付けを行う場合には、法律の根拠を置くことが必要となるものと考えられる。

また、過去の立法例においても同様の趣旨から政府による無利子資金の貸付けに係る規定が設けられており、いずれの例においても、当該無利子資金の貸付けは、当該事業の公共性に照らし、資金コストの低減による採算性の確保等を通じて当該事業の促進を図り、その目的達成に資するために行われるものである。

③ 以上のことから、今般の本四公団法の改正において、本四公団に対する政府の無利子資金の貸付けに係る根拠規定を整備したものである。

(5) 罰則規定の改正

罰金及び過料の額については、昭和四十五年の本四公団法制定以来引き上げられておらず、同法制定後の物価上昇率等を踏まえ、今回の改正に合わせて引上げを行ったものである。

なお、最近の特殊法人の根拠法の改正例においても、同様の理由から、同旨の規定について罰金等の額の引上げが行われていることから、今般の

本四公団法の改正においても、最近の例にならない、他の規定の整備と合わせてほぼ同額の罰金等の額を定めたものである。

三 本州四国連絡橋公団法施行令の一部を改正する政令の概要

(1) 政府の本四公団に対する無利子貸付けの償還方法に関する規定の整備

① 今般の本四公団法改正において、阪神・淡路大震災による工事中区間についての追加事業費に対する緊急支援的な措置として、政府が本四公団に対して無利子貸付けを行うことができた旨定められたが、この規定においては、償還方法については政令で定めることとされたところである。

② 国の貸付金の償還期間及び償還方法に関する法令上の規定については、その貸付けにより促進を図ろうとする事業の内容、貸付金の規模等に従って定められているものであるが、今般の本四公団に対する無利子貸付けは、道路整備特別会計からの貸付金である道路開発資金貸付金によるものであり、同貸付金による政府の無利子貸付けについての立法例としては、イ、東京湾横断道路建設事業者に対するもの（東京湾横断道路の建設に関する特別措置法施行令第一条）と、ロ、民間都市開発推進機

構に対するもの（民間都市開発の推進に関する特別措置法施行令第五条）の二例がある。これらの例においては、

〈償還期間（据置期間）については〉

イ、については、四〇年（三五年以内の据置期間を含む。）以内とされ、

ロ、については、二〇年（五年以内の据置期間を含む。）以内とされている。

〈償還方法については〉

イ、については、建設大臣の定める半年賦償還とされ

ロ、については、均等半年賦償還とされている。

これは、東京湾横断道路の建設事業が民間活力を活用した工事計画期間が一〇年にも及ぶ大規模プロジェクトであり、約二、〇〇〇億円もの政府の無利子貸付金を投入して実施されるものであること等から、例外的にこのような規定としたものであり、貸付金の規模等にかんがみて、今般の本四公団に対する無利子貸付けについては、ロの民間都市開発推進機構に対する無利子貸付けの例にならない、今般の本州四国連絡橋公団施行令（以下「政令」という。）の改正においては、無利子貸付金の償還期間を二〇年以内（五年以内の据置

期間を含む。）とし、その償還は均等半年賦の方法によるものとする旨を附則に規定したものである。

(2) 本州四国連絡橋公団に対して長大橋に関する調査、研究等の業務委託を行う者に関する規定の整備

① 本四公団法の規定の趣旨

イ、本四公団法第二十九条第一項第九号においては、本四公団が「国、地方公共団体その他政令で定める者の委託に基づき」、「長大橋の建設並びに長大橋に関する調査、測量、設計、試験及び研究」等の業務を行う旨定めている。これは、他の道路関係公団に比べて、委託を行う者の範囲を広げる一方で、委託に基づき行うことができる業務の内容を道路全般ではなく長大橋に関するものに限定しているものである。

ロ、このことは、「本四連絡橋の建設は、我が国の長大橋技術の総力を挙げて行われるものであり、そこで開発された高度の技術的蓄積は、他にかねがえないもので、我が国全体の共通の財産とすることが適切である。このため、本四公団は、本来の業務に支障のない範囲内で、その技術的蓄積を利用し、国、地方公共団体のみならず他の事業者からの委託に基づき長大橋の建設並び

に長大橋に関する調査、研究等を行うことができるとしたものである。」との趣旨によるものである。

② 本四公団が業務受託を行う必要性

イ、本四公団は、水深が深く、潮流も早く、さらに多数の船が行き交うという厳しい条件下で安全性を確保しながら、世界に例のない長大橋の建設・管理を行うため数々の技術的課題を克服してきているものであり、同公団には他の公団等では得ることのできない長大橋に関する高度な技術的知見が蓄積されている。また、本四公団は、このような技術的知見を得るために必要な最先端の試験施設、技術設備等を保有している。

ロ、したがって、他の公団等が長大橋の建設・管理等を行うに当たってこのような技術的知見を必要とする場合には、当該公団等は、その内容に応じて、本四公団に調査、研究等の業務委託を行うことが、業務の効果的かつ効率的な運営の観点から最も適切と考えられるものである。

③ 今般、規定を整備する必要性

イ、本四公団に対する他の公団等からの技術協力要請は、これまでも多数あり、多様な形態で対応してきたところである。

・他の公団等に設けられた技術検討委員会

への参加要請

へ建設省、地方公共団体、道路関係公団、

関西国際空港(株)等

・長大橋梁建設のための他の公団等への本四公団職員の派遣要請

へ関西国際空港(株)、地方公共団体 等

ロ、一方、近年、他の公団等において長大橋梁の建設・管理に当たって解決すべき具体的な課題が明らかになってきたが、これらの課題への対応については社会的要請から迅速な対応が求められており、効果的かつ効率的な事業の推進が必要とされているところである。このため本四公団の有するノウハウの提供が期待されているところであるが、これまでのような委員会参加方式等による対応では現地条件に即したノウハウの提供は困難であることから、組織的な対応が可能となる業務委託によることが最も望ましい方式と考えられる場合がある。

④ 以上のことから、今般、イ、具体的課題が明らかとなり本四公団の長大橋に関するノウハウの提供を要望している他の公団等を本四公団に業務委託を行う者として政令に位置付けるとともに、あわせて、ロ、長大橋の建設・管理の業務を現に行っており、又は今後行う可能性のある公団等で、将来、本四公団に対す

る業務委託により当該業務を処理することが適当であると考えられるものについても同様に位置付けたものである。

イとしては、日本道路公団、阪神高速道路公団、地方道路公社及び関西国際空港株式会社を位置付け、ロとしては、阪神高速道路公団と同様に都市高速道路の建設・管理を行っており、今後、本四公団に対する業務委託を要望する可能性の高いものとして首都高速道路公団を位置付けたものである。

本州四国連絡橋公団法の一部を改正する法律新旧対照条文

○本州四国連絡橋公団法（昭和四十五年法律第八十一号）（抄）

（傍線部は改正部分）

	改 正 後		改 正 前
	<p>（事務所）</p> <p>第三条 公団は、主たる事務所を<u>神戸市</u>に置く。</p> <p>2 (略)</p> <p>（役員任期）</p> <p>第二十一条 総裁及び副総裁の任期は、四年とし、理事及び監事の任期は、二年とする。ただし、補欠の役員は、前任者の残任期間とする。</p> <p>2 (略)</p> <p>（財務諸表）</p> <p>第三十六条 (略)</p> <p>2 (略)</p> <p>3 公団は、第一項の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、財務諸表及び附属明細書並びに前項の事業報告書及び決算報告書を各事務所に備えて置かなければならない。</p> <p>4 公団は、第一項の承認を受けたときは、財務諸表及び第二項の決算報告書を、公団に出資した地方公共団体に提出しなければならない。</p> <p>第五十二条 第四十六条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした公団の役員又は職員は、<u>二十万円</u>以下の罰金に処する。</p> <p>第五十三条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした公団の役員は、<u>二十万円</u>以下の過料に処する。</p> <p>一・二 (略)</p> <p>三 第二十九条第一項及び第二項に規定する業務以外の業務を行つたとき。</p> <p>四〇六 (略)</p> <p>第五十四条 第六条の規定に違反した者は、<u>十万円</u>以下の過料に処する。</p>	<p>（事務所）</p> <p>第三条 公団は、主たる事務所を<u>東京都</u>に置く。</p> <p>2 (略)</p> <p>（役員任期）</p> <p>第二十一条 役員任期は、四年とする。ただし、補欠の役員は、前任者の残任期間とする。</p> <p>2 (略)</p> <p>（財務諸表）</p> <p>第三十六条 (略)</p> <p>2 (略)</p> <p>3 公団は、第一項の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、各事務所に備えて置かなければならない。</p> <p>4 公団は、第一項の承認を受けたときは、財務諸表及び決算報告書を、公団に出資した地方公共団体に提出しなければならない。</p> <p>第五十二条 第四十六条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした公団の役員又は職員は、<u>三万円</u>以下の罰金に処する。</p> <p>第五十三条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした公団の役員は、<u>三万円</u>以下の過料に処する。</p> <p>一・二 (略)</p> <p>三 第二十九条第一項及び第二項に規定する業務以外の業務を行つたとき。</p> <p>四〇六 (略)</p> <p>第五十四条 第六条の規定に違反した者は、<u>一万円</u>以下の過料に処する。</p>	

附則

(資金の貸付け)

第十四条 政府は、当分の間、予算の範囲内において、公団に対し、第二十九条第一項第一号の業務に要する経費に充てる資金の一部を無利子で貸し付けることができる。

2] 前項の規定による貸付金の償還方法は、政令で定める。

附則

第十四条 削除

○道路整備特別会計法(昭和三十三年法律第三十五号)(抄)

改

正

後

附則

21] 本州四国連絡橋公団法(昭和四十五年法律第八十一号)附則第十四条第一項の規定による無利子の貸付けに関する政府の経理は、当分の間、この会計において行うものとする。

22] 前項の規定により同項に規定する政府の経理をこの会計において行う場合における第三条の規定の適用については、同条中「道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第八条の第三項」とあるのは、「道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)第八条の第三項 本州四国連絡橋公団法(昭和四十五年法律第八十一号)附則第十四条第一項」とする。

改

正

前

(傍線部は改正部分)

本州四国連絡橋公団法施行令の一部を改正する政令新旧対照条文

○本州四国連絡橋公団法施行令(昭和四十五年政令第二百九号)(抄)

(傍線部は改正部分)

改

正

後

(本州四国連絡橋公団に業務を委託することができる者)

第一条 本州四国連絡橋公団法(以下「法」という)第二十九条第一項第九号の政令で定める者は、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、地方道路公社及び関西国際空港株式会社とする。

改

正

前

(基本計画)

第一条の二 法第三十条第一項の基本計画には、本州四国連絡橋公団(以下「公団」という)が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う法第二十九条第一項第一号の一般国道(以下「道路」という)に関する次に掲げる事項を定めなければならない。

一 略

二 新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う区間

三 新設又は改築に関する調査を行う路線に係る基本計画にあつては、その旨

(基本計画)

第一条 本州四国連絡橋公団法(以下「法」という)第三十条第一項の基本計画には、本州四国連絡橋公団(以下「公団」という)が新設、改築、維持、修繕その他の管理を行なう法第二十九条第一項第一号の一般国道(以下「道路」という)に関する次に掲げる事項を定めなければならない。

一 略

二 新設、改築、維持、修繕その他の管理を行なう区間

三 新設又は改築に関する調査を行なう路線に係る基本計画にあつては、その旨

四 新設又は改築に関する工事を「行」う路線に係る基本計画にあつては、その旨及び次に掲げる事項

イ、ニ 略

五 略

2 略

附 則

(貸付金の償還方法)

第三条 法附則第十四条第一項の規定による貸付金の償還期間は、二十年(五年以内の据置期間を含む。)以内とし、その償還は、均等半年賦償還の方法によるものとする。

四 新設又は改築に関する工事を「行」う路線に係る基本計画にあつては、その旨及び次に掲げる事項

イ、ニ 略

五 略

2 略

附 則

(道路法施行令の一部改正)

第三条 道路法施行令(昭和二十七年政令第四百七十九号)の一部を次のように改正する。

第十九条の二第二項第二号中「を除く。」の下に「及び本州四国連絡橋公園が建設し、又は災害復旧工事を「行」なう鉄道施設」を加える。

第四条 略 (国家公務員等退職手当法施行令の一部改正)

第五条 略

第六条 略 (国家公務員共済組合法施行令の一部改正)

第七条 略

第八条 略 (地方公務員等共済組合法施行令の一部改正)

第九条 略

第十条 略 (特殊法人登記令の一部改正)

第十一条 略

第十二条 略 (行政相談委員法第二十一条第一号の法人を定める政令の一部改正)

第十三条 略

第十四条 略 (近畿圏の保全区域の整備に関する法律施行令の一部改正)

第十五条 略

第十六条 略 (急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律施行令の一部改正)

第十七条 略

道路交通情報通信システム(VICS)の導入

道路局道路交通管理課

はじめに

今日、自動車はその利便性ゆえに急速かつ広範に社会に浸透し、社会経済活動や日常生活において不可欠な存在となっており、今後も自動車交通は、その重要性からますます進展することが予想されている。

しかしながら、一方では、交通事故の増加、交通渋滞の拡大、沿道環境の悪化といった道路交通に起因する各種の問題が顕在化しており、これらの問題の解決が強く求められている。

これらへの対応として、これまで、道路の新設・拡幅、バイパスの整備、交通安全施設の拡充等が展開されてきており、その結果として、一時、交通事故死者数が減少するなど一応の成果がみら

れたが、ここ数年、交通事故死者数は一万人を上回るなど、依然として道路交通環境は厳しい状況にあり、さらなる対応策を迫られているというのが現状である。

また、政府が高度情報通信社会の推進を決定するなど、社会全体が高度情報化に向け急速に動き出しているところであり、道路交通の分野においても、情報に対する道路利用者のニーズは高度化・多様化してきており、今後、より一層高度な情報提供が求められている。

このような道路交通を巡る諸問題の解決や、利用者ニーズに対応するためには、従来からの道路とその関連施設の量的な整備を進めることに加え、既存の道路施設のストックの有効活用を図るなどソフト的な対応策を講じる必要がある。

一 VICSの概要

(1) VICSとは

このような状況のもと、建設省、警察庁、郵政省が協力して構築してきた新しいシステムが、道路交通情報通信システム(VICS: Vehicle Information and Communication System)である。

VICSは、情報通信技術を活用し、ビーコン、FM多重放送の各メディアにより、交通渋滞、所要時間等の時々刻々変化する道路交通情報をリアルタイムで車載機(ナビゲーションシステム)に提供するシステムであり、ドライバーにその情報の適正な活用を促すことにより、道路交通の安全性、円滑性の向上、及びドライバーの利便性、快

適性の向上の実現、ならびに渋滞の削減を通じた環境保全への寄与等を目的とするものである。

(2) システムの概要（情報の流れ）

VICSのシステムは、道路交通情報を体系的に収集する「①情報収集」、収集された情報を伝送効率がよく使用しやすい形に加工を行う「②情報処理・編集」、その情報をユーザーに伝送する「③情報提供」、及び提供された情報を目的に沿って利用する「④情報活用」の四つの段階により構成される。

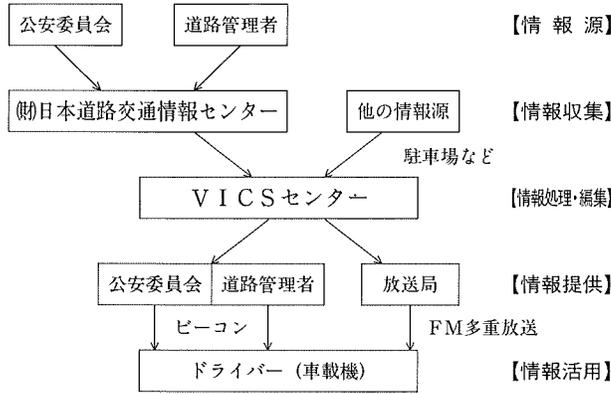


図1 VICSにおける情報の流れ

具体的には、主に、建設省、首都高速道路公団、日本道路公団等の道路管理者、及び各都道府県公安委員会の各機関が収集した情報を、勸日本道路交通情報センターで一元化し、勸道路交通情報通信システムセンターにおいて情報の処理、編集が行われた後に、各メディアセンターに配信される。情報を提供するメディアについては、ビーコン方式とFM多重放送方式があり、さらに、ビーコン方式については、道路管理者が設置する電波ビーコンと公安委員会が設置する光ビーコンの二方式が存在する。各メディアは、それぞれ異なる特性を持っており、それぞれの利点を活かした総合的なシステムを構築することにより、最適な情報提供が可能となるのである。これら各メディアにより、最終的にドライバーのVICS対応ナビゲーションシステムに情報が提供される（図1）。

(3) VICS事業の運営主体

VICS事業の目的を実現するためには、前記「システムの概要」の四つの各段階を有機的かつ体系的に連携しながら効率的に実施する必要があることに留意した結果、先述した各機関を運営主体とするシステムが構築された。

特に、VICSの運用に関して中心的な役割を果たす「情報処理・編集」の段階については、過去に前例のない全く新しい業務であり、高度な技術と知識を要することから、新たな組織による対

応を考え、建設省、警察庁、郵政省の三省庁が協力して、勸道路交通情報通信センターを平成七年七月に設立したのである。

(4) VICSのサービス内容

VICSにより提供される情報の内容としては、道路管理者や公安委員会により収集されている渋滞情報、所要時間情報、規制情報等の道路交通情報と駐車場の満空情報等の道路交通関連情報とが主たるものとなっている（表1）。

これらの提供された情報は、文字表示型、簡易図形表示型、地図表示型の各形態でVICS対応車載機（ナビゲーションシステム）上に表示される。ただし、表示形態の種類やこれら情報を応用した機能、あるいは操作方法は、当然、使用する

表1 VICSにより提供される情報内容

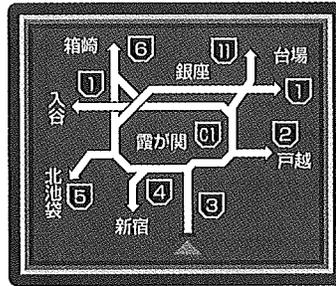
渋滞情報	渋滞区間・渋滞地点等
所要時間情報	主要地点間の所要時間情報等
交通障害情報	事故・故障車、路上障害物、工事・作業等
交通規制情報	通行止め、速度規制、車線規制等
駐車場情報	駐車場、SA・PAの満車・空車情報等

ナビゲーションシステムにより異なる。

ドライバーは、この情報をVICS対応車載機を購入することにより、料金を支払う必要なく得ることができ、目的地までのルート選択の材料等として自由に活用することが可能となる(図2)。

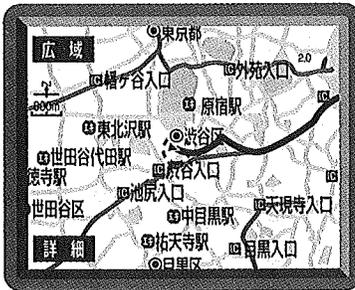
箱崎まで	江戸橋経由	40分
北池袋まで	竹橋経由	30分

①文字表示型

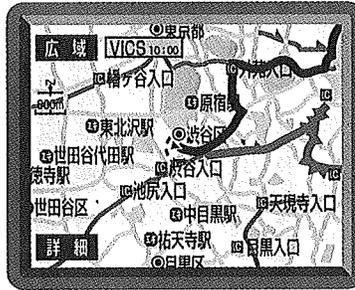


②簡易図形表示型

VICS情報活用前



VICS情報活用後



③地図表示型

図2 車載ディスプレイによる情報表示例

二 VICSのサービスエリアと展開計画

(1) サービス開始

平成八年四月二三日正午よりVICSの運用が開始された。具体的には、(財)道路交通情報通信システムセンターにより、電波ビーコン、光ビーコ

ン、FM多重放送の三メディアを用いて道路交通情報の提供が開始された。

(2) サービス開始エリア

情報提供が開始されたサービスエリアは、首都圏(東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県)の一般道路、及び東京から一〇〇km程度までの高速道路ならびに東名・名神高速道路全線等である(図3・表2)。

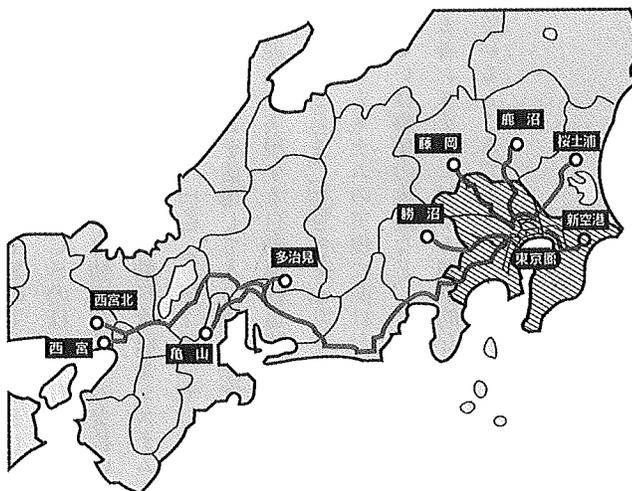


図3 平成8年4月にサービスを開始したエリア

表2 平成8年4月にサービスを開始した
高速道路

高速自動車国道	東名(東京~小牧IC) 名神(小牧IC~西宮IC) 東関東(市川IC~成田JCT) 新空港(成田JCT~新空港IC) 東京外環(全線) 常磐(三郷IC~桜土浦IC) 東北(川口JCT~鹿沼IC) 関越(練馬IC~藤原JCT) 中央(高井戸IC~勝沼IC) (多治見IC~小牧JCT) 東名阪(名古屋JCT~亀山IC) 中国(吹田JCT~西宮北IC)
都市高速道路	首都(全線)

表3 平成8年度内にサービス開始予定の
大阪圏の高速道路

高速自動車国道	近畿(吹田JCT~松原JCT) 西名阪(松原JCT~天理IC) 阪和(松原JCT~泉佐野JCT) 関空(泉佐野JCT~りんくうJCT)
都市高速道路	阪神(全線)

(3) サービスエリアの今後の展開

サービスエリアは、平成8年度内に大阪府下の一般道路及び大阪圏の高速道路において運用開始の予定であり、以後、愛知県、京都府、兵庫県へと順次拡大し、将来的には全国への展開が計画されている。

VICSに関する施設整備について、建設省としては、平成8年度にビーコン、情報処理施設等の整備を全国の高速道路において概成することとしている(表3)。

三 高度道路交通システム(I-TS)における位置づけ

政府は、平成七年二月にとりまとめた「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」の中で、高度道路交通システム(I-TS: Intelligent Transport Systems)の積極的な推進を決定した。これを受け、平成七年八月に建設省をはじめとする関係五省庁が「道路・交通・車両分野における情報化実施指針」を策定し、I-TSの九つの開発分野と推進に必要な施策をとりまとめている。

VICSは、このI-TSにおける重要施策の一つとして、ナビゲーションの高度化の分野に位置づけられるものである。その意味において、VICSの運用開始は、I-TSに関する施策のうち、初めて本格的な実用化を迎えたものとして非常に

意義深いことと考えられる。

建設省におけるI-TSの主な施策としては、本格運用を迎えたVICSのほか、有料道路の料金所で止まることなく自動的に料金の支払いを可能とするノンストップ自動料金収受システム(ETC: Electronic Toll Collection)や、路車間通信システム等を活用して人の運転操作に頼らない自動運転を実現する自動運転道路システム(AHS: Automated Highway System)が挙げられる。それらシステムの実現に向けた研究開発、実用化、あるいは整備の推進など、VICSをはじめとする各システムに対する積極的な取り組みが図られているところである。

広範な意見を聞きながら策定する新たな道路計画

キックオフ・レポートを活用したコミュニケーション活動

中神 陽一

一 はじめに

平成五年度からスタートした第11次道路整備五箇年計画は、本年度で四年目を迎えており、平成一〇年度からは新たな計画がスタートすることになる。

五箇年計画の策定にあたっては、道路審議会の基本政策部会において、「今後の道路整備のあり方」について建議を頂き、これに沿って道路整備の長期構想と五箇年計画を策定してきたところである。

現計画期間中において、すでに阪神・淡路大震災、国道二二九号豊浜トンネル崩落事故、国道四三号訴訟判決、地方分権、規制緩和等への動き、意思決定過程等の客観性確保への関心の高まりと

いった大きな動きが顕れている。

道路づくりに対するニーズも不足しているものを充足する、というシンプルな政策目標から、多様化しており、様々なニーズ、ウォンツに対応した多様な施策が求められている。またプロジェクトの進め方、意思決定の方法などにいたる幅広いエリアで再創造、再検討が必要である。

そのような意味で、はじめて二一世紀に届く新たな計画は、一一を数える従来の五箇年計画の延長ではなく、言うなれば「第一次新道路計画」とする必要がある。

新たな計画の策定に向けて、平成七年七月に基本政策部会を再開したところであるが、このような背景を踏まえ、二一世紀に向けて経済、社会、生活の進む方向などについて国民の選択を幅広く

聞きながら、検討を進める必要があると考えられ、計画策定の段階から策定後の実施段階にいたるまで、継続的かつ積極的なコミュニケーション活動を展開することとした。

二 新計画策定のスケジュール

従来、個別のプロジェクトにおいては、都市計画決定、環境アセスメントなどの手続きにおいて、住民説明、意見書の受付、審議会等の開催などを適宜実施してきたところであるが、これらの手続きの充実はもちろん、国全体、生活圏全体の交通計画、道路計画の長期的な計画の策定に際し、幅広い意見を言う場、聞く場を設けるべきとの認識のもと、平成一〇年度からの新計画策定に向けて、検討ステップを大きく三つのフェイズに分けて検

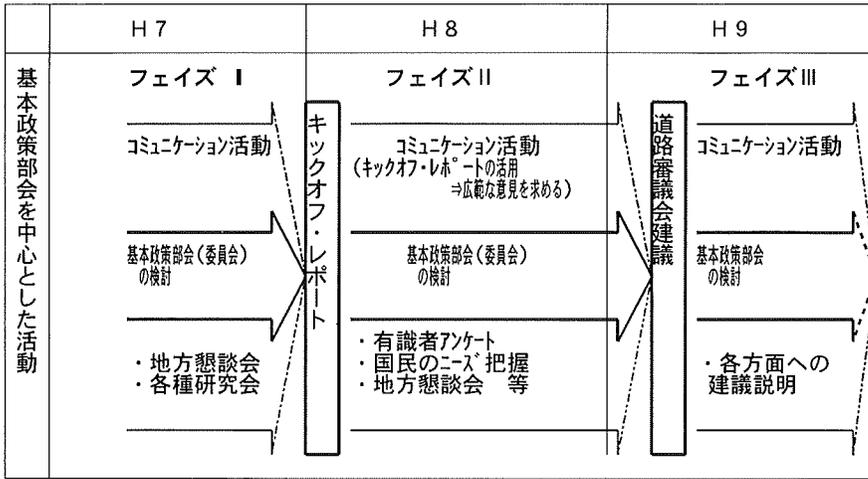


図1 新計画策定までの概略スケジュール

討を進めることとした(図1)。
米国においては、長期構想を含む様々な計画に対し、計画策定に際して、広く意見、意思を調査する時間を確保し、かつ策定の過程を知る機会を

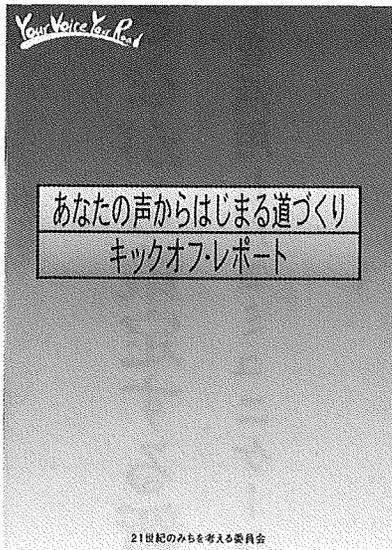
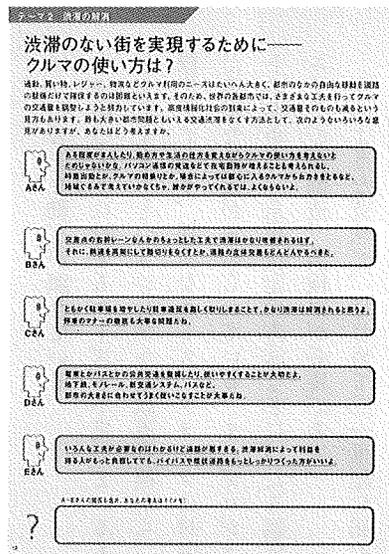


図2 キックオフ・レポート



設けるとしたパブリック・インボルブメント方式 (PI方式)を、一九九一年に制定された総合陸上輸送効率化法 (ISTEA) の中で採用しており、今回の新計画策定にあたってはこの、PI方式の考え方を導入することとしたものである。

フェイズIは、審議・検討をスタートするにあたって、その方向性について国民各層の幅広い意見を聴くための準備段階と位置付け、平成七年一〇月に道路審議会基本政策部会に「21世紀のみちを考える委員会(森地委員長(東大工学部教授))」を設け、基本的なテーマ、二一世紀の方向性、議論すべき重要なテーマ等について検討し、コミュニケーション活動のためのレポートをとりまとめるところである。

フェイズIIは、レポートを活用し、建議策定に向けての検討・審議の方向性についての意見等を幅広く聞くとともに、有識者や自治体長などを対象としたアンケート調査等の活発なコミュニケーション活動を実施し、計画全体を貫く理念(コンセプト)、整備目標及びこれに対応した具体的な施策を立案し、道路審議会に建議としてとりまとめ頂く段階と考えている。

フェイズIIIは、建議をベースに新たな道路整備計画をつくり、広く理解を求める段階と考えている。

今回フェイズIの成果として策定したレポート(図2)は、「21世紀のみちを考える委員会」の議論の結果をとりまとめたものであり、名称をキックオフ・レポートとした。

キックオフ・レポートについては、五月二〇日に発表したところであり、従って、現在フェイズ

IIの段階にさしかかっているとこころである。

三 キックオフ・レポートの概要

キックオフ・レポートは、新たな道路計画策定に向けての検討をこれから始めるといふ主旨でサッカー、ラグビーなどのゲーム開始をイメージし「キックオフ」と名付けたもので、極力一般の方々にも分かり易い内容とするよう工夫している。

意見、提案についても極力提案しやすいように、「道路についての意見を」というかたちでなく、一般的に関心の高いテーマ、重要なテーマを絞り、それらについて意見を求めるスタイルとした。このレポートの特徴をまとめると、

① 単にフリーアンサーを求めるのではなく、重要と思われる一二のテーマ(図3)を選定し、これらを中心に意見を求めることとしている。

② 各テーマごとに、さまざまな人が意見を述べるといふかたちでまとめてあり、意見提案をしやすいようにした。

③ インターネット、ニフティサーブなどの新しいツールも活用する。

④ 英語版、CD-ROM版など多様なツールで幅広い層にアプローチする。

①に示したように、「21世紀のみちを考える委員会」における議論によって、くらしと道のかかわり、渋滞の解消、市街地と道づくりなど一二のテーマ(図3)を選定し、それぞれに意見を求めることとしている。もちろん他のテーマや不満な点、直したい点などのフリーな答も出してもらえらるようになっている。

各テーマにおいては、データ、図表などを活用し、現状と課題を理解してもらいながら意見をまとめてもらい易くするようにしているが、いろいろな立場、職業、階層の方が持っている意見を極力網羅できるよう、やや極端な意見も含め、Aさん、Bさんといった様々な人の発言スタイルで幅広い意見を例示し、それを見ながら自分の意見の出して頂くというスタイルをとっている。

各テーマにおいて、例示として出されている意見(Aさん、Bさん……)は、委員会における意見の集約ではなく、意見を出してもらおう際に誘導予断を与えないよう工夫したものである。

○12の重要なテーマ

- テーマ1 くらしと道のかかわり
ライフスタイルが変わっていく —— これからの道は?
- テーマ2 渋滞の解消
渋滞のない街を実現するために —— クルマの使い方は?
- テーマ3 市街地と道づくり
街を安全で住みやすくするために —— 身の回りの道は?
- テーマ4 住民環境と利便性
幹線道路沿いでくらしやすい住環境を実現するには?
- テーマ5 交通安全の確保
人やクルマの安全を確保するためには?
- テーマ6 道づくりと合意形成
地域のみなさんの合意のもとで道づくりが進むようにするには?
- テーマ7 情報通信技術と交通
もっと手軽に、もっと安全確実に —— 情報通信技術への期待は?
- テーマ8 国土のつかい方と機能配置
国際的な競争のなかで、国土のつかい方は —— 集中、分散?
- テーマ9 地域づくりと生活サービス
質の高い快適な生活をめざした地域づくりへ ——
医療、教育、買い物などの機能の配置は?
- テーマ10 高速道路の料金と道路整備
高速道路の料金をできる限り低くおさえるためには?
- テーマ11 道路空間の使い方
道路の上下空間の有効な使い方は?
- テーマ12 民間と行政の役割分担
道づくりは誰が行ったらいいか —— 民間と行政の役割は?

○御意見・御質問の提出方法

郵送の場合：〒105 東京都港区虎ノ門2-8-10 第15森ビル内

「21世紀のみちを考える委員会」事務局

FAXの場合：0120-62-6661 (フリーダイヤル)

電子メール等：インターネットのWWWをご利用の方

<http://www.road21.or.jp> (<http://www.jice.or.jp>)

インターネットのE-mailをご利用の方

req@road21.or.jp (req@jice.or.jp)

ニフティサーブをご利用の方

INET:req@road21.or.jp (INET:req@jice.or.jp)

PC-VANをご利用の方

INET#req@road21.or.jp (INET#req@jice.or.jp)

図3 キックオフ・レポートの概要

その結果、たとえば、テーマ10「高速道路の料金と道路整備」においては、「これ以上料金の負担を利用者にかけるのであれば、もう高速道路整備はやめていいのでは」といった意見も選択肢の一つとして掲載している。

四 意見のとりまとめにあたって

意見を募集する期間は、七月末日としており、それまでの間、各地域において、シンポジウム、懇談会等の開催、経済団体、青年会議所、福祉団体などの諸団体、組織に対する説明・紹介、学校等教育機関への配布、有識者、市町村長へのインタビューなどを開始したところである。

提出された意見の分類、整理については、初の試みでもあり、まだ試行錯誤の感は否めないが、提出意見の公開、とりまとめ結果の幅広い広報手法等について検討しているところである。

米国では、匿名ではあるが、提出された意見全てをデータベースで一般に公開したりするなど、情報の公開についてさまざまな検討が進められていると聞いている。

「21世紀のみちを考える委員会」においては、今後、一〇月頃に意見の集約、分類、分析を行い、道路審議会に報告頂くとともに、これをベースに新たな道路計画策定の基本となる建議を道路審議会においてとりまとめめる予定である(図4)。

意見等への対応は、委員会事務局(図3)で行うが、キックオフ・レポートは各地建造路部、各都道府県道路建設担当課でも入手可能となっている。

五 おわりに

二〇日の発表後、四日間(当原稿執筆時点)におけるインターネットにおけるアクセス数が二五〇を数えたり、一般からの問い合わせが相次ぐな

ど、これまで経験したことのないリアクションに担当係を中心として戸惑いつつも、手応えを感じているところである。

意見をどのように新計画に反映していくのかわど、これからの課題は数多く残されているが、分かりやすい、見えやすい、触れやすい道路行政を目指す上で今回の試みは極めて貴重なものと考えている。

(道路局企画課道路経済調査室課長補佐)

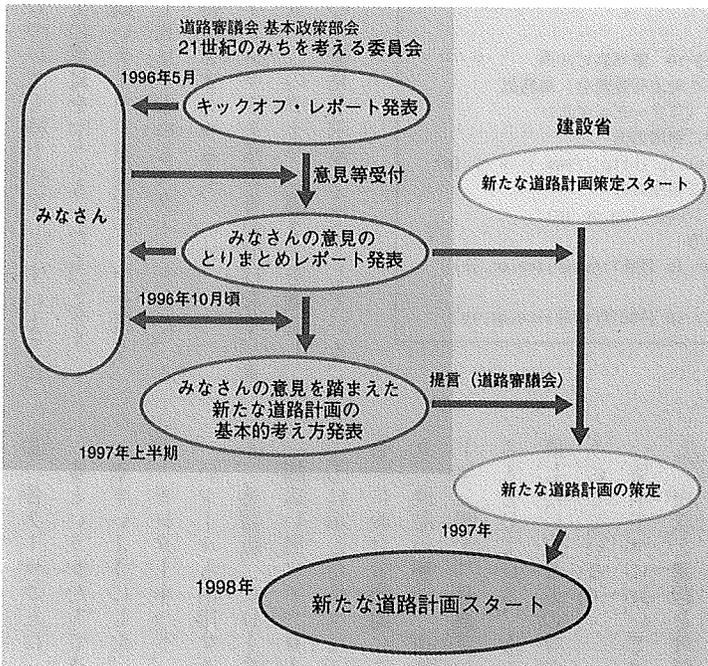


図4 キックオフ・レポートを活用した新たな道路計画策定までのフロー

「日本で一番住みやすい生活県ひろしま」



県道高田沖見江田島線（能美町）

づくりを支える道路の維持管理

広島県土木建築部道路維持課

一 はじめに

広島県の面積は、約八、四七四km²（全国一〇位、うち山林面積約七三・五％）、人口は約二八八万一千人（全国一二位）、人口密度は約三四〇人/km²（全国一七位）、年平均気温は一六・三度（全国一三位）と比較的温暖で山林の多い県です。

現在、「日本で一番住みやすい生活県ひろしま」をめざして、第四次長期総合計画「ひろしま・新たな躍進へのプログラム」が平成七年に策定され、①心豊かで活力ある県民生活づくり ②快適で特色ある地域社会づくり ③新たな交流を支える基盤づくり ④生き生きと未来を拓く人づくり ⑤多彩で創造性に満ちた産業づくり、の五本柱に沿って事業が推進されています。

こうした施策の基本となるインフラ施設のうち最も重要な道路の維持管理等を担っているのが私達道路維持課です。

私達は「①災害に強い道路の整備 ②快適な道路環境の創造 ③的確・迅速な維持管理の充実 ④交通安全施設等の整備」の四施策を柱に、維持管理の積極的な推進に努力しているところ です。こうした業務の一端を紹介したいと思います。

二 広島県の道路の現況

平成七年四月一日現在、県が管理している道路の延長は、国道一八路線一、〇三八km、主要地方道七三路線一、三六五km、一般県道二四七路線一、八一六km、合計三三八路線四、八三二kmで、これを一三の土木（建築）事務所が管理しています（表1）。

三 巡回整備パトロール等について

広島県は山林が多く、県管理道路の多くも山間部に設けられています。このため、落石等を原因とした道路上の事故が比較的多く発生していました。しかし、最近は通行車両の増大、大型化によって路面や道路施設の痛みが早く、これ等を原因とした事故が多くなっています。これに伴い道路管理瑕疵による損害賠償を請求されるケースも増えていきます（表2）。

こうした道路上の事故を未然に防止するため、路面や道路施設の不全箇所の早期発見・早期措置といった、言わば予防的な管理体制を強化する必要があると考え、平成四年度にそれまでの道路整備員による整備作業制度から道路巡視員によるパトロール業務を中心とした巡回整備パトロール制度に移行しました。

道路巡視員の班体制は、管内の道路管理延長が一〇〇km未満の二事務所を除く、一事務所主に管理延長を基準に各一〜二班（一班三名）計一六班、四八名を配置しています。各事務所では、五〜一五コースを設定し定期的にパトロールしており、一班当たりの平均管理延長は約二六〇km、月平均巡回頻度は、約二・五回です。

実施に必要な事項は、「巡回整備パトロール実施要領」や、「巡回整備パトロール点検マニュアル」等で定めています。

主たる業務は、①路面、路側部、交通安全施設をはじめとする構造物及び附属物の損傷並びに損傷誘因となる事象の発見・報告業務②道路の欠陥が、交通及び沿道住民に危険を及ぼす恐れのある場合の応急措置等の業務③空缶など路上、又は路側の投棄物・落下物の除去など道路の美化に係わる業務、であり、具体的な点検内容等は表3のとおりです。

道路施設情報管理システムについて

現場での直接的な維持管理体制の強化のみならず、道路に関する情報を一元的に管理し総合的、科学的で迅速な道路管理行政を推進するため、平成四年度から「広島県道路施設情報管理システム」の開発を行ってきており、

表1 道路現況について

平成7年4月1日現在（単位：km、%）

	路線数	実延長	改良済延長	改良率	舗装道	舗装率	橋 梁		トンネル		歩道等設置延長
							個数	延長	個数	延長	
総 数	53,945	26,774	13,754	51.4	22,833	85.3	20,094	283	304	91	3,177
高速自動車国道	3	302	302	100.0	302	100.0	225	36	48	45	
一 般 国 道	20	1,430	1,330	93.0	1,415	98.9	1,412	45	107	27	1,074
指 定 区 間	11	338	338	100.0	338	100.0	490	18	35	12	380
建設大臣管理	11	312	312	100.0	312	100.0	444	13	30	8	380
日本道路公団管理	2	26	26	100.0	26	100.0	46	5	5	4	
指 定 区 間 外	18	1,092	992	90.8	1,077	98.6	922	27	72	14	694
広島県知事管理	18	1,038	937	90.3	1,023	98.6	877	22	70	14	661
広島市長管理	6	40	40	100.0	40	100.0	28	0	2	1	28
本四連絡公団管理	1	15	15	100.0	15	100.0	17	4			5
県 道	342	3,537	2,312	65.4	3,482	98.4	2,645	43	60	11	978
主 要 地 方 道	76	1,575	1,266	80.4	1,565	99.4	1,215	22	39	8	624
広島県管理	73	1,365	1,104	80.9	1,356	99.4	997	16	34	6	529
広島市管理	15	202	154	76.4	201	99.6	200	4	4	0	94
広島県道路公社管理	2	8	8	100.0	8	100.0	18	1	1	1	
一 般 県 道	266	1,962	1,046	53.3	1,916	97.7	1,430	21	21	3	355
広島県管理	247	1,816	947	52.2	1,773	97.7	1,296	17	20	3	310
広島市管理	28	146	99	67.7	143	98.0	134	4	1	0	45
市 町 村 道	53,580	21,504	9,810	45.6	17,633	82.0	15,812	160	89	8	1,124
一級（広島市を除く）	1,275	2,561	1,779	69.5	2,374	92.7	1,914	26	26	4	285
二級（広島市を除く）	1,886	2,379	1,116	46.9	2,121	89.2	1,782	21	11	1	71
その他（広島市を除く）	37,729	13,288	4,780	36.0	10,102	76.0	9,944	84	46	3	325
一級広島市道	522	368	256	69.6	356	96.5	342	9	2	0	114
二級広島市道	398	236	131	55.5	216	91.5	193	3			38
その他広島市道	11,770	2,672	1,747	65.4	2,465	92.2	1,637	18	4	1	290

平成九年度からの部分運用開始を目標として
います。

このシステムは、①構造物管理 ②交通安全施設管理 ③道路台帳管理 ④道路規制情報管理 ⑤道路交通センサ情報管理 ⑥防災点検情報管理、の六つのサブシステムから構成され、本庁に設置されたホストコンピュータと二三の土木（建築）事務所に設置されたパソコンをN-T-T回線で接続する計画です。

表2 道路管理瑕疵態様別件数一覧表

年度	態様	落石	道路構造・施設不全	路肩崩壊	不法占用	スリップ	工事現場不全	占用工事現場不全	路面洗堀	段差	穴ぼこ	山崩れ	その他	計	賠償額 (円)
	61	7	3								2		2	14	2,169,705
	62	5	6				1			1	1	2		16	763,987
	63	8	8							3	1		1	21	18,399,780
平成元年	10	6								1	2			19	8,240,582
	2	14	4			2					17	4	6	47	8,461,909
	3	7	3				1				5	3	1	20	8,978,087
	4	5	3										6	14	5,475,032
	5	8	5		1	2					18	3	4	41	4,621,072
	6	6	9	1	1					2	3		5	27	8,837,973
	7	4	7								7		11	29	12,762,891

表3 巡回整備パトロール路線別点検表

実施日	年	月	日	曜日	路線名	No							
路線の巡回時間		時		分	から	時	分	まで	所用時間	時間	分	巡回距離	km
順序	項目-内容	場所 (及びその他の場合の内容)			写真	時刻	状況及び措置した内容			措置	備考		
1	-					:							
2	-					:							
14	-					:							
15	-					:							

項目、点検内容の番号表、状況及び措置した内容の記入方法一覧表

項目	点検内容	状況及び措置した内容
1 路面	①破損(ポットホール、亀裂)	面積○㎡ 補修材○袋
	②落石・崩土・堆積物(土砂等)	大きさ○×個数○個体数○㎡
	③路面・路側の沈下、崩壊	延長○m 沈下量○cm
	④投棄物(空缶、ビニール等)	個数 ○個
	⑤動物の死骸等	個数 ○匹
	⑥その他()	内容と状況
2 法面	①崩壊・崩土	具体的な内容
	②防護施設の破損等	種類 延長 ○m
	③倒木	本数
	④陰切り、枝切り	延長 本数
	⑤その他()	内容と状況
3 排水施設	①破損	延長 ○m
	②側溝蓋の状況	延長 ○m ○枚
	③側溝、集水阱、排水溝の堆積物	延長 ○m 体積 ○㎡
	④その他()	内容と状況

項目	点検内容	状況及び措置した内容
4 交通安全施設	①防護柵の破損	種類 延長○m
	②道路標識、視線誘導標、道路反射鏡の破損	種類
	③道路標識、視線誘導標、道路反射鏡の視認性	種類(原因)
	④道路照明の破損と状況	○基 内容
	⑤区画線の状況	延長○m
	⑥その他()	内容と状況
5 その他の道路施設	①トンネル関係施設の破損及び状況	内容と状況
	②橋梁の高麗、欄柱及び橋脚部の破損状況の確認	内容と状況
	③植樹帯、分経帯等樹木の破損、枯損状況	高木○本 低木○本
	④パーキング、休憩施設の汚れ	具体的な内容と状況
	⑤その他()	内容と状況
6 その他	①道路情報板の確認と状況	作動性の確認
	②キロポストの確認	
	③塩カル等の設置状況	塩カル○袋
	④その他()	内容と状況

このシステムの完成後は、行政事務・住民サービスの向上、高度化が図れるものと期待しています。

四 道路修景美化事業について

広島県では、的確・迅速な維持管理だけでなく道路の快適性の向上と個性ある地域づくりのために、平成元年四月から道路の修景や沿道の美化を推進する「道路修景美化推進連絡会議」を設置し、地域に密着した道づくりを進めています。

この「道路修景美化事業」を行う目的は次の通りです。

- ① 植栽などによって道路の修景を行う。
 - ② 人々が集まる道づくりを行い、失われつつある道の「風情」や「人々の語り」を再生する。
 - ③ 市町村が行う「町づくり」と一体になって道路環境整備を行い、「町づくり」の手助けを行う。
 - ④ 地域の人々の自由な発想を道路整備に取り入れ、親しみの持てる道づくりを行う。
- また、事業を進めるにあたっては次の点を満足することが望まれています。
- ① 市町村や地域の人々から修景美化の要望がある。

② 除草・清掃・花の植栽などでは、地元の人々から労力の提供が受けられる。

③ 原則として、斜面や旧道の残地などの道路余裕地で修景美化ができる。

現在までの事業実施箇所は表4に示す通りです。

高宮町のフラワーロードについて

こうした本県における道路環境づくりの中でもとりわけ高宮町が町ぐるみで行っているフラワーロード（花街道）の取り組みは特筆すべきもので、紹介したいと思います。

高宮町は、広島県北の高田郡に位置し、北側は島根県と境を接しており、面積は一二四㎢、人口は四、六七〇人で農業を主産業としています。

高宮町は、平成二年「全町公園化構想」を策定し、「いま、地域は美しくなければ生き残れない」をテーマに行政施策を展開する中で、「フラワーロード（花街道）」の整備を計画し、それまで個人が道路端に花を植えていたものから、町内八振興会で、ある程度統一して整備することとなりました。

その後、各振興会は県道町道を中心に管理区間を決め、「あじさい」「バーベナテネラ」「マリーゴールド」「サルビア」等の植え付け、

表4 道路修景美化事業実施箇所一覧表

路線名	市町村名	着工・完成	事業概要
(主)益田廿日市	吉和村	H1～H2	花壇整備
(主)三次美土里	高宮町	H1～H2	休憩広場整備
(国)432	竹原市	H1～H2	植栽整備（モウソウ竹、マメツゲ、ヒラドツヅジ）
(一)三段峽	戸河内町	H2～H3	駐車場広場、ふれあい広場、三段峽ゲート等整備
(一)中庄重井	因島市	H2～H3	花壇、ポケットパーク整備
(主)鞆松永	沼隈町	H2～H3	ロードパーク整備
(国)184	三良坂町	H2～H3	カラー舗装、植栽
(主)厳島公園	宮島町	H3～H4	棧橋前修繕、歩道・自然色舗装
(国)432	甲山町	H3～H4	駐車場広場、多目的広場等整備
(国)182	東城町	H3～H4	校門前広場、バス停親水広場等整備
(一)野呂山公園	川尻町	H4～H6	シェルター、緑地等、植栽
(国)432	総領町	H4～H5	休憩所、噴水、花壇、総領町シンボルマーク等整備
(国)375	三和町	H4～H5	修景平場（待合、水車小屋、石庭、町木）整備
(主)呉平谷	呉市	H5～H6	インターロッキング舗装、植栽
(一)粟谷大野	大竹市	H5～H6	ポケットパーク整備、モニュメント（自然石、枯山水等）、休憩施設
(国)317	瀬戸田町	H5～H6	シンボル広場、駐車場、多目的広場等整備

維持管理を行っています。

その苗は、町が農家から買い上げ、農家や老人クラブに栽培委託し、各振興会に無償で提供していると共に施肥・除草等の管理代として1m当り五〇円を補助金として各振興会へ交付しています。

また、この活動が定着する中で、平成六年から「美しい町づくりコンクール」を開催しており、団体・個人の部に分け、優秀なものに賞を贈っています。

高宮町においては八振興会と町と共催で行っている地域振興懇談会により、地域の抱える課題・展望についての話し合いが定着していると共に、各々の振興会ごとに特色ある活動を展開しています。

五 道の駅事業について

——ユニークな温泉付き

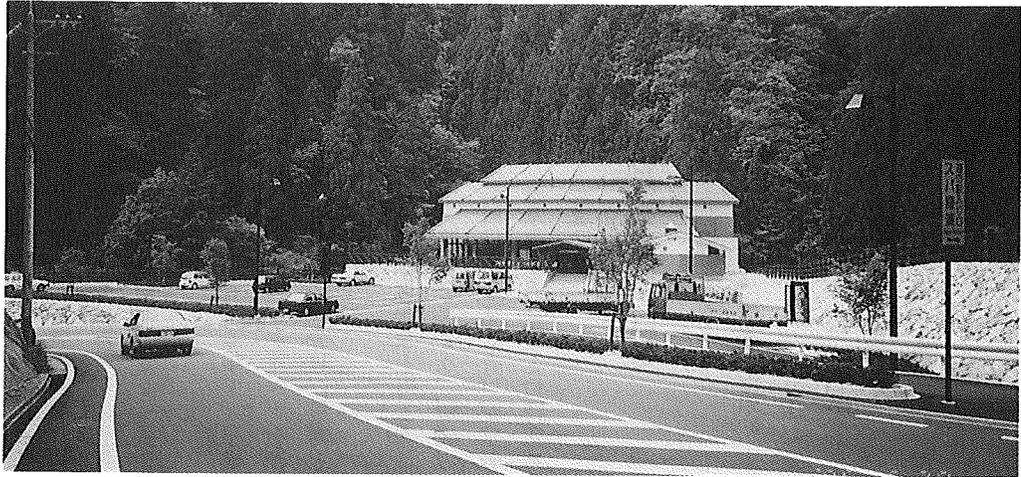
「道の駅・スパ羅漢」の紹介——

道の駅は現在まで全国二八五駅（本県六駅）が運営されていますが、そのなかでも佐伯町の羅漢ロード（国道一八六号）の「道の駅・スパ羅漢」は木の香りと羅漢のお湯をたっぷり浴びて、心も体もリフレッシュできる素敵な施設です。

「スパ」というのはベルギーで誕生した「温



アジサイ公園……県道甲田作木線（高宮町）
川根振興会では、地元の皆さんのアジサイ公園づくりが、川根地区全体の環境整備、町づくりを考える足がかりとなりました



国道186号「道の駅・スパ羅漢」(佐伯町)

泉のある保養施設」のことで、温泉付き道の駅は県内で初めてのものです。

オーブンは平成八年四月、広島県が交通安全事業で簡易駐車場、屋外トイレ等を、町は保養センターなどを造っており、一階は露天風呂、打たせ湯を備えたラドン含有量の豊富な温泉や、レストラン、町特産物の販売コーナーがあり、景勝小瀬川を眺望できる屋外デッキもあります。二階には研修・交流室などがあります。

これらの施設の管理は、道路施設は県が行い(清掃、樹木の剪定、花壇等の除草、屋外トイレ及び浄化槽の管理は町に委託)、保養センターその他については、財団法人佐伯町観光開発公社が佐伯町から委託を受けておこなっています。

「ドライバーのオアシス」として「道の駅・スパ羅漢」を利用された方が「ああ良かった。もう一度行ってみたいな」と思うような施設管理を町、県とも目標としています。

六 所有権移転未登記道路について

先述のように、広島県は山林が多く、県管理道路の多くが山間部に設置されています。都市部の道路の建設、改良等は以前から用地を買収して行われていますが、山間部の場合

は昭和三〇年代頃まで寄付による用地取得が大部分でした。

当時は寄付を受けた土地の登記上の整理は行われなものが通例であり、それが今日までいわゆる「(所有権移転)未登記道路」として残っており、本県ではこれが幹線道路を含め相当数に上っています。中には公図上まったく道路が存在しない例もあります。現時点でこれらを整理するとなると膨大な費用と労力を必要とするため、道路改良等のため用地買収を行う際に関係する未登記地の整理を行ったり、関係者から寄付申出がある場合などに整理を行ってきました。

しかし、中には自己の所有権を主張して買取り請求や明渡し請求をしてくる者があり、その都度過去の経緯を説明して寄付による登記上の整理に協力を要請しているが、理解を得られない例も多くあります。

買収請求訴訟に対して勝訴

こうした状況の中で、知事管理のある国道(以前は県道、昭和二六年頃建設)について「自己所有地の一部が国道敷とされているので、国はこれを買収せよ」との訴えが平成六年三月に広島地方裁判所に提起されました。県は広島法務局訴務部と協力してこれに対

応したが、分筆や所有権移転登記がなされていないのはもちろんのこと、当時の用地取得を裏付ける書類や工事記録も一切残っていないため、寄付の事実を直接立証することができず、対応に苦慮しました。

結局、当時の事情を知る人達からの事情聴取、米軍及び国土地理院撮影の航空写真、当時の管内図、道路認定等の県報告示等の調査を行って、当該道路の建設の経緯及び時期等を明らかにしました。寄付の事実については、当時の隣接地権者等はすべて死亡していたため、当時の村役場の助役及び係争地の近くに住んでいて地元の道路に詳しい人から「①当時は、道路用地は寄付するのが一般的であった。②自分達も道路用地を寄付した」旨の証言を得てこれを証拠として提出し、また証人としても証言してもらいました。原告が、道路建設当時はもちろん今回の裁判に至るまで当該土地に道路が建設されたことに抗議したことがないことを認めたこと及び弁護人を付けない本人訴訟であったこともあって、裁判は一年三ヶ月で結審しました。

平成七年八月、原告の「強制的に無償で取り上げられた」との主張は退けられ、国側が主張した寄付による取得が認められ、国勝訴の判決がありました。原告はこれを不服とし

て平成七年九月広島高等裁判所に控訴したが平成八年二月に棄却され、更に平成八年三月最高裁判所に上告し、現在に至っています。寄付の事実を立証する直接的証拠が皆無という悪条件の中で裁判所から寄付を認定されたことの意義は大きく、今後の未登記道路の整理に役立つものと思っています。



国道432号（甲山町）

県道昇格に係る未登記道路の整理の取組み
今年の四月二十五日に市町村道（林道を含む）を県道に昇格させる県道認定を二六路線について行っています。今後、区域決定、管理引継ぎを行っていくこととなりますが、これらの中にはかなりの未登記道路があると思われると思います。

広島県としては、引継ぐ路線の管理水準を上げるため、該当市町村と協力して、平面図等の作成に加えて道路境界の確定、境界杭の設置、現況地番図の作成、未登記道路の整理（寄付による所有権移転）を行って区域変更及び管理引継ぎを行うこととしました。

これらの作業には多くの費用、労力、時間がかかりますが、数カ年かけて行うべく現在作業を進めています。

七 おわりに

以上、広島県における道路管理の一端を紹介してきたところですが、今後更に一層の確実な維持管理、安全で快適な交通環境の確保に向けた取組みを強化していきたいと考えています。

土砂災害防止月間

(6月1日～6月30日)

土砂災害防止実行委員会

1 目的

近年頻発する土石流、地すべり、がけ崩れ及び火山噴火等の土砂災害による人命、財産の被害の現状に鑑み、土砂災害防止に対する国民の理解と関心を深めるとともに、土砂災害に関する防災知識の普及、警戒避難体制整備の促進等の運動を強力に推進し、土砂災害による人命、財産の被害の防止に資することを目的とする。

2 主催

建設省、都道府県

3 後援

北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁、消防庁、全国知事会、全国市長会、全国町村会、日本放送協会、(社)日本新聞協会、(社)日本民間放送連盟

4 協賛

(社)全国治水砂防協会、(社)地すべり対策技術協会、全国地すべりがけ崩れ対策協議会、(財)砂防・地すべり技術センター、(財)砂防フロンティア整備推進機構、砂防広報センター、(社)建設広報協議会、(社)土地防災研究所

5 運動のテーマ

「みんなで防ごう土砂災害」

6 実施内容

国、都道府県等は、月間中に関係団体の緊密な協力を得て、土砂災害及びその防止についての住民の意識を高めるよう次に掲げる行事及び活動を積極的に実施することとしている。

(1) 広報活動の推進

国、都道府県等は、新聞、雑誌、テレビ、ラジオ等の協力を得るとともに、たれ幕、ポスターの掲示、パンフレット等の関係住民への配布等により、土砂災害防止について幅広く広報する。



(2) 土砂災害防止功労者の表彰

建設大臣は、土砂災害について、顕著な功績があった個人または団体を表彰する。

(3) 土砂災害防止月間推進の集い(全国大会)の実施(兵庫県神戸市)

(4) 土砂災害防止月間推進行事の実施

都道府県等は、全国的に行う広報活動にあわせ、講演会、見学会等諸行事を実施するとともに、危険区域の周知、点検、警戒避難訓練等を地域の実情に応じて実施する。

(5) がけ崩れ防災週間

6月1日から6月7日までの一週間をがけ崩れ防災週間とし、がけ崩れ災害の防止に重点を置いて上記の運動を実施する。

(6) その他

土砂災害に関する絵画・ポスター・作文の募集を行い、次年度の月間において表彰する。

月・日	世界 の 動き	月・日	国内 の 動き	月・日	道 路 行 政 の 動き
5・15	<p>○ロシアのカダニニコフ第一副首相が国会演説で、今年一―三月の連邦税収が計画を二四兆ルーブル(約五、三〇〇億円)下回ったことを明らかにした。この税収不足などでロシア経済は深刻さを増している。</p> <p>○クリントン米大統領が米軍の通常型の対人地雷の使用の即時中止と、一九九九年までに保有する通常型地雷をすべて破壊すると発表した。</p>	4・25	<p>○日本自動車工業会のまとめによると、一九九五年度の自動車輸出台数は、三六二万台で、前年度比一六・七％減。七六年度以降の最少記録で、メーカー各社が海外現地生産を増やした影響による。</p> <p>○国土庁が都道府県と政令指定都市に対し国土利用計画法に基づく土地取引規制の緩和を通過。これでバブル期の地価高騰防止策がピリオドを打った。</p> <p>○参院本会議で住宅金融専門会社(住専)処理のための六、八五一億円を盛り込んだ一九九六年度政府予算が可決、成立した。</p>	5・9	<p>○本州四国連絡橋公団法の一部を改正する法律が公布される。</p> <p>○幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律が公布される。</p>
16	<p>○米商務省発表の三月の貿易統計によると、サービスを含めた貿易赤字は八九億二、〇〇〇万ドルで前月比二六・八％の増加。このうち、モノの対日貿易は輸出が月間て過去最高となったものの、輸入も増えたため、前月比五・五％増の四一億五〇〇万ドル。</p>	5・10	<p>○大蔵省発表の九五年度の国際収支(速報)によると、經常収支の黒字は前年度比二三・八％減の九兆四、六四六億円となった。三年連続の減少で、海外での現地生産の増加やアジア地域での企業と成長で輸入や輸出を上回っている。</p>		
17	<p>○中国の中央銀行、中国人民銀行が外貨準備高が三月末に八〇八億三、〇〇〇万ドルに達したことを明らかにした。これは日本、台湾、ドイツ、米国に次ぐ規模で今年一―三月は入超ながら外資系企業の資本金払い込みなどで七二億ドル増加した。</p>	13	<p>○日本電子工業振興協会の発表によると、九五年度のパソコン出荷台数は、六九二万九、〇〇〇台で前年度比五五％増の過去最高。海外出荷分も含む。</p>		
22		14	<p>○気象庁温暖化情報センターのまとめによると、昨年度までの二〇年間に日本列島のほぼ全域で平均気温が上昇、北海道の一度以上を初め、多くの地域で〇・五度以上の上昇となっている。</p>		
		15	<p>○日野市朗郵政省が砂原幸雄TBS社長を郵政省に呼び、オウム真理教に関する報道について文書で厳重注意、行政指導した。</p>		
		17			

