

# 8

## 道路行政セミナー

1998 AUGUST

口 絵

道路ポスター作品集

建設省五〇周年協賛

道路ポスター制作の経緯と手順

道路広報センター

1

特集／道路と環境

道路緑化等を活かした自然にやさしい道づくり

道路環境局

9

環境影響評価法に基づく

主務省令の公布・施行について

道路局路政課

16

高速自動車国道法等の一部を改正する

法律について(下)

油谷 充寿

33

平成一〇年 国土建設の現況(建設白書)の概要

道路総務課

35

平成八年度道路交通管理統計の概要

道路局道路  
交通管理課

52

日本道路公団本社組織の再編

日本道路公団  
総務課

59

有料道路制度の基礎知識(第2回)

有料道路制度の概要

有料道路  
制度研究会

61

地域活性化促進道路事業

愛知県における「地域活性化促進道路事業」

愛知県土木部  
道路建設課

66

時・時・時

72

表紙の説明：

円と直線は道路網を表わし、その中央に整備された道路を画いた。道路網の色を毎月変えて季節感を出すようにした。

## 道路ポスター

## 制作の経緯と手順

## 道路広報センター

## (一) 春泥

三月下旬、NHKのテレビ俳壇で投稿句の添削をしていた。その中に、優勝した競馬の騎手と馬体が春の泥を全身に浴びていたという句があった。選者の先生は季語でいう春泥は、春先の「ぬかるみ道」のことで、競馬場で泥が飛び散ったからといっても季語にはならないというのである。投稿者も春の泥と言って、のを間に入れていいるからこの点は承知の上かも知れないが……と念押しした上で、季語の春泥には春の陽気に浮かれて出かけたが、泥の道に足をとられるのがいやで気持ちを抑えている。といった焦燥感が秘められているというのである。更に先生は、そう言えば今はどこの道路も舗装されていて春泥を感じさせる「ぬかるみ道」は見かけません。投稿者の言うように競馬場でしか春の泥を感じさせるところが無くなったのかも知れませんが、と言って句の吟味を終え

ていた。

厳冬期。土の中に水として閉ざされていた水分が春の陽気を受けて融けだし、毛細管現象によって路面の土とまざり「ぬかるみ道」になるのを春泥といった。従って春泥は日陰、粘土質の路面、或いは水位の高い場所に毎年同じように出現するのである。春泥のこの道をどうしても通らねばならない人は、泥をはね上げないよう恐る／＼渡り歩いたものである。春の気配とともに着飾った娘さんが心持ち着物のすそを上げて、春泥の道を気づかいながら歩く姿は浮世絵的な風情でもあった。やがてつつじが咲き、藤の花房が長く垂れ下がる陽気満々の季節になると、春先そこに春泥の道があったのかと思われない位に、白くカラ／＼な道になってしまふのである。毎年このことながら歩くことにあれだけ苦労したことが跡形もなく消えてしまっている、という人の世にも似た儚さが俳人の好みに合ったのかも知れない。



このような「ぬかるみ道」も自動車、荷車が通る交通量の多い道なら道路管理者も放っておく訳にもゆかず路面を嵩上げするか、水はけの側溝を作っただろう。しかし、日常その道を使う者にとっては露地の道だろうが、県道だろうが道路の種類に関係なく大きな障害になっていたことは事実だし、私が小さいとき体験したぬかるみ道は小路だったが、ちよつと都市部を離れると戦前の道路は国道・県道を問わずこのような道は沢山あったのである。それが証拠に戦前の自動車には、泥除けといつてタイヤの外側に縄のれんの裾を短くしたような装置を付けるよう道路取締令によって義務づけられていたのである。春泥といい、泥除けといい我が国の風土現象から来たものであるにしても、舗装が普及した今日から見れば、こんな泥道の時代が四〇年前の近

過去にあったかと思うと道路の戦後史が如何に内容豊富だったかに驚かされるのである。

## (二) 一枚の写真

昨年末に刊行された(株)日本道路協会五〇年史の一四頁に一枚の白黒写真があつて、「当時の幹線道路も舗装率は低かつた」と説明がついている。その写真は「ぬかるみ道」にタイヤをとられ立ち往生している一台の乗用車を、ゴム長ばきの作業員数人がもと来た道にその車を脱出させようと、力一杯に押

している春泥の頃と思われる風景をとらえている。この写真に妙に生なまじさを感じるのは、泥の道となつてしまった路面である。この車以外にもここに突っ込んだらしいタイヤ跡が泥の中に深い溝となつて残り、そこに水が溜まって白く反射しながらくねくねと画面の上のほうまで延びている。泥に沈む自動車のタイヤ。これが写真のテーマらしく、ピントもその泥道に鋭く合わされ優れた訴求力を醸し出している。

この写真がいつ頃撮影されたものかはつきりしないが、画面の中の乗用車のナンバーにローマ字があること。また写っている道路が広い幅を持つていることから、連合軍による日本占領の状態が続いていた昭和二〇年代中頃の東京近郊の国道の写真と思われる。この写真前後の文章に、「昭和二九年五月に第一次道路整備五箇年計画が閣議決定され、総投資額二、六〇〇億円をもつて本格的道路整備がスタートした。」とあるところから、昭和二七年頃のどこにでもあつた道路風景のようである。

ここでちよつと道路の戦後史にふれてみたい。昭和二〇年八月一五日の無条件降伏を境にして、日本は全面的転換をする。戦前と戦後の著しい違いは、いろ／＼な事柄で言い表せるが道路の違いもその一つである。石油資源の無い我が国では、石油は血の一滴にも等しかった。だから戦前のように自動車の走れない道路が沢山あつても、それはそれで良かったのである。連合軍の日本占領は、それまで特殊な乗り物とされてきた自動車に国民の目を向かせた。軍用車を作っていた自動車製造会社は、国民向けの乗用自動車を作りはじめた。こうなると、自動車を円滑に走らせる道路が必要になり道路

整備が国民の声になった。歩行者と荷車の交通が主だった道路を自動車が行き交いできる道路にしよう。かくしてガソリン税の道路目的税化、借入金による有料道路の整備、そしてこれら有力財源を柱とした道路整備五箇年計画が確立され、昭和二〇年代の後半から三〇年代前半にかけて今日見るような我が国の道路政策の基盤が確立したのである。春泥の中にあえぐ自動車を写したこの写真は、現実の道路を忠実に語る写真として新聞・雑誌に掲載され道路整備促進について大きなPR効果を発揮したのである。

### (三) 道路工事

道路を良くする仕事は土木工学の分野である。地球の表面に、道路という構造物を作る土木事業は金と時間がかかる。製造業のように機械的リズムで製品が打ち出されるのとは違って、自然相手の事業である。既に述べたように道路整備の財源は確保されたとしても、施工に時間がかかる。時間とは計画・設計・用地買収など時の経過のことである。特に道路が作られる地元民の協力の度合いによって、このタイム・スケジュールは大きく左右されるのである。戦後すぐに機械化がとり入れられ、ブルドーザーやダンプトラックなど工事もものは能率化された。従って道路工事に必要とする時間とは用地確保に費やされる時間のことになってきたのである。

戦後の復興は道路からとの世論の高まりに狭い幅員の道路や砂利道の砂ぼこりに悩まされていた地元の人々は、双手を挙げて賛成し、道路用地の提供と家屋移転に全面的に協力をしたものである。この時、人々は新聞や雑誌で見たあの春泥

- に苦しむ写真に大きな共感をいだいたに違いない。そして更に道路事業に対する世論の高揚にもう一つ拍車がかけられたのは、昭和三〇年五月に来日したワトキンス道路調査団の提言であった。丁度この頃、朝鮮戦争の特需景気が引き金になって、我が国の工業生産指数は戦前のそれを超えていた。昭和三〇年の通産白書は、「もはや戦後ではない」と高らかに宣言していたのである。国民の所得は増え、三種の神器といわれた冷蔵庫、洗濯機等は古くなり自動車がこれに代わりつつあった。ワトキンス調査団の調査報告書の冒頭の言葉「日本の道路は信じ難いほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を閉却してきた国は、日本のほかにはない」との警句は、ただでさえ外圧に弱い国民の心底をゆさぶり春泥にタイヤを取られたあの写真と共に、戦後の道路整備促進のPRに絶大な貢献をしたのである。(註)日本道路協会の五〇年史は勿論このワトキンス調査団の言葉を掲載しているが、報告書はこの言葉ばかりでなくようやく建設の緒について我が国の道路行政に対し、次の七項目を指摘している。
- (1) 日本の道路は信じ難いほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を閉却してきた国は、日本のほかにはない。
  - (2) 道路網の閉却は、日本経済に重いコストの負担を課している。
  - (3) 現行五箇年計画は小さすぎるから是正を要す。
  - (4) 道路費は年間少なくとも一、八〇〇億円(現在の三倍)に増加すべきである。
  - (5) 一般公共道路の他に有料制による高速道路の建設は必

要であり、このための財源を拡大することも必要である。

(6) 施工技術の改善、援助、訓練が必要である。

(7) 道路行政の強化、交通行政の改革、輸送政策の改革と

共に、世論の賛同が必要である。

さて、この報告書の一番末尾にある「世論の賛同」。これは世論の国アメリカならではの配慮であろう。今日なら何でもない字句だが、戦前の日本が知らなかった言葉である。当時この字句にあまり関心が払われなかったが、今になってみると自然を相手とする土木事業にあつては絶対必要条件は世論の賛同だろう。ワトキンス調査団はいい言葉を残したものだと思ひ知らされた。同じ外庄でも、これは洗脳的な外庄だったと今だに感心している。

#### (四) 道路ポスター

たしかに、徳川末期の外国との開国友好条約、大正時代の海軍軍縮条約また戦後の諸法制など、日本人は外庄に弱いかも知れない。が、そこに住む人々には島国特有の意志の疎通がある。それは声なき声に納得する阿吽あうんの呼吸とも言える長年の習慣である。道路整備に賛同する国民の声に、やがて我々も持つことが出来るであろう便利な乗物の自動車、その自動車<sup>が</sup>走ることに出来るのは道路。その道路は完成までに時間と金がかかる。今我々が賛同した道づくりは、やがて自動車を持ち道路利用者になる我々と子供達の為でもある。という声なき声のコンセンサスが、賛同の底にあつたと言っても過言ではない。アメリカ流の世論の賛同はポスターとか広報手段を駆使するが、我が国の場合昭和三〇年代まではあの春泥

に苦しむ自動車の写真と、「日本の道路は信じ難いほど悪い」という警句が有力な道路広報になっていたのである。かくして昭和四〇年代になると、国民はぼつ／＼と憧れの自動車を自分の物にすることができた。ドイツでは戦前からアウトバーンという自動車専用道路と、フォルクスワーゲンという小型だが優れた国民車があつた。戦後の日本の場合はず／＼国民車と名付けなくても自動車に対する欲求が強く、国民が一家に一台の自動車を持ちはじめ、更には板囲いの車庫にピカピカの車が二台三台と鎮座し始めたのである。このような自動車台数の集積は、やがて負の作用が重くのしかかる。自動車事故と排気ガス公害である。全国で一日に多数の人々が交通事故で亡くなり、死傷者を戦死者になぞらえた交通戦争なる言葉が昭和三〇年代末から四〇年代にかけて流行した。また渋滞した道路で発生する自動車の排気ガスは、公害となつて沿道住民の生活環境を襲つた。だが、その住民も便利な道具、自動車は手放さなかつた。公害問題は自動車製造工場に公害の少ないエンジンの製造へと向かわせたのである。そして道路関係者の間では言い古された言葉だが、道路渋滞の解消は線で処理するのではなく避けて通れる網としての道路づくり、即ち高速道路、国道、県道、市道などを網羅した道路網の整備へと進んでいくのである。昭和四三年六月の飛騨川事故は、列をなして通行していた観光バスが山頂付近からの落石によって飛騨川に転落し多数の死傷者を出した事故である。国土の七割が山地という我が国に道路気象の把握と通信・通報のパトロールの強化など、道路情報管理が見直されることになる。この頃になると春泥の写真と、ワトキンス

調査団の警句も段々と影が薄くなり、これに代わる道路の広報が求められるようになった。その一つが道路整備期成同盟会の活動であり、もう一つは全国共通の道路ポスターの制作を契機とする道路広報センターが昭和五五年七月に設立されたことであろう。

本誌グラフィア版は、昭和五五年度から平成九年度までに道路広報センターが制作したポスターの一覧である。このポスターの第一号に当たる五五年度版は、道路広報センターが設立されて一カ月にも満たない八月に発行された。従ってその後のポスターのような大判なものでなく、絵はがき大九枚一組の道路写真に添えて簡潔な文章の、「道路だより」として制作されている。この絵はがき集の中から、後のポスターの母型になったと思われる一枚をとり出し、これを第一号道路ポスターとして掲載した。

## (五) ポスターの制作手順

道路には新設、改築といった建設段階から補修、管理といった保守の段階がある。建設段階の広報は、春泥の写真と「日本の道路は信じ難いほど悪い」というあの言葉で足り、道路管理者はこの二つを道路整備の促進を訴える手がかりとした。事実これによって世論の賛同は得られ、道路整備は順調に進められたのである。数次にわたる道路整備五箇年計画のお陰で道路の改良延長や舗装延長は伸展したが、問題は道路の保守管理段階の広報である。建設段階がや々と緒につき全国至る所で道路の改良工事が行われていた昭和三三年に、作った道路を大切に使おうという「道路をまもる月間」運動が建設

省道路局主唱で作られた。ところが、道路愛護というこの精神運動のその後の発育は芳しいものでなかった。まだこれから整備を進めなくてはならぬこの段階では、人々の眼は保守管理より道路整備へと向いていたのである。従ってこの月間に行われる行事は全国の道路愛護団体の表彰と道路を広く美しく使おう、という不法占用物件取締月間の役割を果たしたに過ぎなかった。「道路をまもる」月間は潜龍的存在になっていたのである。ところが昭和五〇年代になって道路整備が身近な街づくりにまで及んでくると、街づくりの中心である道路に対する住民意識が濃くなってくる。道路管理者の後押しもあって、道路愛護という言葉が切実な問題として見直されるようになって来たのである。その一方で昭和六一年になると、道路整備の更なる促進をPRする「道の日」が制定されるのである。そこで八月には一〇日の道の日と道路をまもる月間が併置されることになる。だからといって八月一〇日に行われる道の日行事、八月中の道路をまもる月間行事の二つを一枚のポスターに絵としてまとめるのはなかなか難しいことである。この両行事は究極的には「道路をよくしよう」という一言で収斂されるが、二つの行事の目指す方向は違うのである。道路整備に対する世論の賛同を一つの形にしたのが「道の日」行事。日常何気なく使っている道路に愛護の眼を注いでほしいというのが「道路をまもる月間」行事であるとするれば、両者は動と静の関係にあると言えよう。陰陽二元的感覚からすれば、道の日はにぎやかな陽で、道路をまもる月間は精神の醸成をまつ陰的なものになるのである。この二つの運動を併せた道路ポスターに求められるものは、この二元趣旨

のものを絵として一元に表現にすることの難しさがあるのである。

八月一〇日は道の日、八月一日から三一日まで道路をまわる月間、この文字を入れた道路ポスターはどういう絵で表現したらよいか、関係者一同毎年のことながら悩む。しかし素人がいくら悩んでも解決するものではない。これにはポスターデザイナーの協力が必要である。次に平成一〇年度の道路ポスターが出来るまでの一年間について、道路広報センターから見た手順を説明したい。

九月……………八月の道路月間が終り一息ついたとたんに、翌年度のポスターが気になりはじめる。

一〇月……………道路広報センターの広報資料を制作してきている電通、博報堂等七社に次年度もポスター制作に協力してくれるかどうか意向打診。

十一月……………(一)制作費、印刷条件、納品期日、図案制作上の要点などを決めた応募要領を作成し七社に郵送する。

(二)特に図案制作上の要点として平成一〇年度の場合は(イ)人と暮らしに密着した道路、(ロ)生活上向のため道路、(ハ)未来をめざす道路の図案を三点以内で提出するよう要請。

(三)この要点は道路広報センター内にある道路ポスター検討会のメンバーが集まって毎年決める。

二月……………毎年二月下旬を応募の締切日としている。平成

一〇年度の応募作品は別表のとおりである。

三月……………上旬にポスター検討委員会(会長は道路広報センター副会長)を開催し、応募の一七作品の中から候補二点を選定、更にこの候補二作品についてどちらを当選とするか構図、色などの意見を出し合った。そしてE社の「道ノ未来ハヒト

ノ未来」をキャッチフレーズにした作品を当選とした(九月月号絵に掲載)。ただしこの図案にあるピノキオに似た人形の服装が冬向きなので、夏の服装にするよう指示した。

四月……………上旬に第二回ポスター検討委員会を開催し、書き直したE社の図案について検討。なおE社からこの図案をもとに一流のイラストレーターに

図案を作ってもらおうが、イラストレーターとしては素人の思いつきのような意見は聞かないから、この下絵で意見を十分出し合ってほしいとの要望があった。そこで下旬に第三回道路ポスター検討会を開催。意見が出尽くしたところでE社の作品を採用と決定した。E社はこゝから本格的な制作作業にとりかかることになる。

五月……………昨年から全国公募にした道路標語の入選作品が五月中旬に決まるので、その当選標語を道路ポスターの中に入れるようE社に要請。

六月……………中旬に各道路管理者からの購入数量が決まるので制作枚数をE社に通知。

七月……………上旬刷り上がったポスターはE社から梱包発送会社へ。なお、ポスターの平成一〇年度の印刷

数は、

A 1版 約一五、四〇〇枚

B 3版 約九二〇枚

B 1版 約一五〇枚

## (六) 結語

道路は带状にどこまでも続く構造物である。だから、道路管理者の管理区分が変わったからと言って道路の質が変わっては困るのである。質とは道路の幅員、舗装の程度、道路標識などその道路が備えるべき必要条件のことである。冒頭の春泥の道も露地なら俳句の季語になるが、带状に続く道路の中に一箇所でもこのような場所があつては困るのである。それも自動車はまだ特殊な乗物とされていた時代なら、自動車のタイヤが泥をはねとばさないようタイヤの外側に泥除けを付けることで、他の通行に対する配慮の免罪符的役割を果たしただろう。が、自動車交通が多数を占めるようになってそんな対症療法だけでは許されなくなり、道路管理者に道路の質の確保が求められるのである。道路法は第一条に「この法律は道路網の整備を図るため、道路に関して」必要な事項を定めると定義し道路を網として整備することを明記している。言うまでもないが道路行政は高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道を含めた全国道路網の形成によって自動車時代に対処しようとしているのである。網状にすることに より迂回が可能になり円滑な交通が確保されるのである。道路の種類によって質の違いは当然あることだが、それは道路構造令に定められている。しかし、県道は県道、町道は町道

のように道路の種類と同じものの中では、道路管理者によって質が違つてはこまる。質の統一によって道路網形成の一端を担っているのである。とすると、道路の広報についても道路管理者をそれ／＼の対応でなく、統一された道路広報が必要になるのである。八月の道路をまもる月間中に行われる道路を広く美しくする運動の一環である不法占用物件の取締りにしても、各道路管理者が足並みを揃えることによつて、带状、網状の道路が広く美しくなるのである。このように考えると、道路ポスターも網状に連なる道路と同じように、各道路管理者を通じた全国統一のポスターでなければならぬだろう。その上で各道路管理者の特色を活かした道路ポスターの併設が可能であればこれ以上言うことはない。道路広報を歴史的に見たとき一般国道の改良がほぼ終り春泥の写真とワトキンス調査団の警句が神通力を失つた昭和五〇年代、それに代わるPRとして道の日が登場しやがて全国公募となった道路をまもる月間の標語活動がこれに加わつたとも言えよう。

このように道路広報活動は姿形を変えて、人にやさしい道づくりを指向する今日の道路広報へと展開しているのである。そして全国道路網の形成が道路関係者の夢であり道路法の目的であるように、道路ポスターが全国の道路管理者によつて、全国各地の隅々まで掲出され道路を利用する人々の眼に止まろう、各道路管理者のより以上の協力が望まれるのである。

(文責・副会長 中村 春男)



## 別表 平成10年度道路ポスター応募作品一覧

平成10年3月2日

会社名	キャッチフレーズ	色 調	図 柄
A 社	① 道とくらしのシンフォニー	ブルー	① オーケストラと虹を組合せ、五線譜を道路に見立て21世紀への道づくりの夢を考える。
B 社	① 道の軌跡 ② We love the road	ブルー イエロー	① 遠景の高層ビル群によって未来を表し、手前の足跡の化石で過去を画く。 ② 現在と未来をイラストの笑顔で表し、それを結ぶ道路。
C 社	① 道はみんなの街に幸せを運びます。 ② 道は暮らしの原点です。 ③ わたしたちの道。ぼくたちの道。未来につづく。みんなの道。	ホワイト 多色	① 街と道路を円形にとらえて、それを画面の中央下部に置き、上部には幸せを運ぶキュービーを配し、キャッチフレーズで結ぶ。 ② 道路と町の風景をイラスト調で表現。 ③ 画面の左端に男女4人の笑顔、それぞれの笑顔から出たリズムのある言葉がキャッチフレーズとなる。
D 社	① すべての人に快適を…“道”は足元をいつも支えています。 ② フレー、フレー、みんなが道のサポーター。 ③ 人・暮らし・未来…みんな道でつながっているね。	ホワイト ブルー	① 道路を利用する人々の態様を画面一杯に展開。 ② 未来の道路と未来の車に対し、スタジオ満員の観客が声援をおくる。 ③ 画面下部に交差点を画き生活を支えているのが道路であることをイラスト調で説明、上部の女性の笑顔はキャッチ・アイ。
E 社	① 道ノ未来ハヒトノ未来 ② 人にやさしい道がいいね ③ 道は暮らしのステージです	パステル ブルーとグリーン	① 画面下から左上に向け大きな矢印。その矢印を道路に見立て、ピノキオに似た人形が歩く。 ② 行政サイドからの言葉でなく、誰もが利用する道について希望する言葉を10枚の写真とともに紹介。 ③ 漢字の道を図形にした道路に、車と人が行き交うさまをオモチャ調の風景で表現。
F 社	① これからの道は、お話しが得意なんだって (未来編) ② 言ってみれば、こんな道がうれしいな (迷路編)	グリーン ホワイト	① 車と道路を抽象化してあつさり画き、ITSシステムの説明をイラストで画く。 ② 漢字の道を線描でバックに置き、画面左上から右下へグリーンの帯、その上をキャラクターの人形が歩く。
G 社	① 走る、運ぶ、役に立つ。道さえあれば何でもできる。 ② あなたのそばに、ぼくたちはいます ③ 活きた道、大切にしています。道はみんなの暮らしを見つめています。	ホワイト ホワイト ブルー	① 人車などの社会生活を表すミニチュアを棚に並べ、棚の一つ一つを結ぶのが道路であることを強調。 ② コンクリートなど路面の素材で5つの形を作り、道にもそれぞれの場所で個性があること、その個性は刻まれた笑顔で共通する。 ③ 道が織りなす生活のいろどりをパレットの絵の具に見立てる。

# 道路緑化等を活かした 自然にやさしい道びん

道路局道路環境課

## 一 はじめに

昨年の六月に「環境影響評価法」が第一四〇回国会で制定され、平成一一年六月に施行されることとなった。大規模な事業を実施する際には、従来より閣議決定に基づく環境影響評価を行ってきたところであるが、法施行以降はこの法律に基づき環境アセスメント手続きを行うことになる。また、昨年の一二月には京都において「気候変動枠組条約第三回締約国会議(COP3)」が開催され、京都議定書が採択されるなど、昨今の環境をめぐる課題は、様々な場面で従来以上に顕在化してきており、道路行政としても今後の道路環境

政策のありかたについて適切な対応を行っていく必要がある。

自然環境についても四季折々の変化に富んだ我が国の自然の保全・回復を行っていくことが強く求められており、こうした配慮を取り入れた自然にやさしい道づくりを行っていくことが求められている。

## 二 道路が自然環境に与える影響

水、土壌等の様々な要素に支えられている自然環境は我々を含めた生物の営みを支えてきた基盤であり、これを保全していくことが必要である。また、自然環境の保全・共生においては、絶滅の危機に瀕している生物種の

保全のみならず、一般の生物種も含めた多様な生態系の保全が重要である。

道路が自然環境に与える影響の中で最も大きな影響は、道路施設の出現によってもたらされる植物や動物への直接的な影響である。また、個体や種群へのこうした直接的影響の他に、個々の環境要素を通してもたらされる影響がある。つまり、大気・気象や水環境、土壌等の環境が道路によって変化し、それに依存していた植物や動物が生息できなくなるといった場合である。これらの影響は、時間的経過とともに地域の生態系全体へと広がっていき、最終的には生態系のバランスが崩れる可能性もある。

### 三 自然環境にやさしい道づくりの基本的な考え方

自然環境の保全を図るためには、道路整備に関して、自然への影響を極力少なくするように努めることが重要である。

現在道路事業においては、地形や植生等の大きな変化を避けるための構造形式の採用、道路整備によって改変される生物の生息環境の復元等、地域の自然環境との共存・調和を図るための構造・工法を工夫した「エコロード」とよばれる道路の整備が各地でなされるなど、自然環境との、調和に配慮した取り組みが実施されているところである。

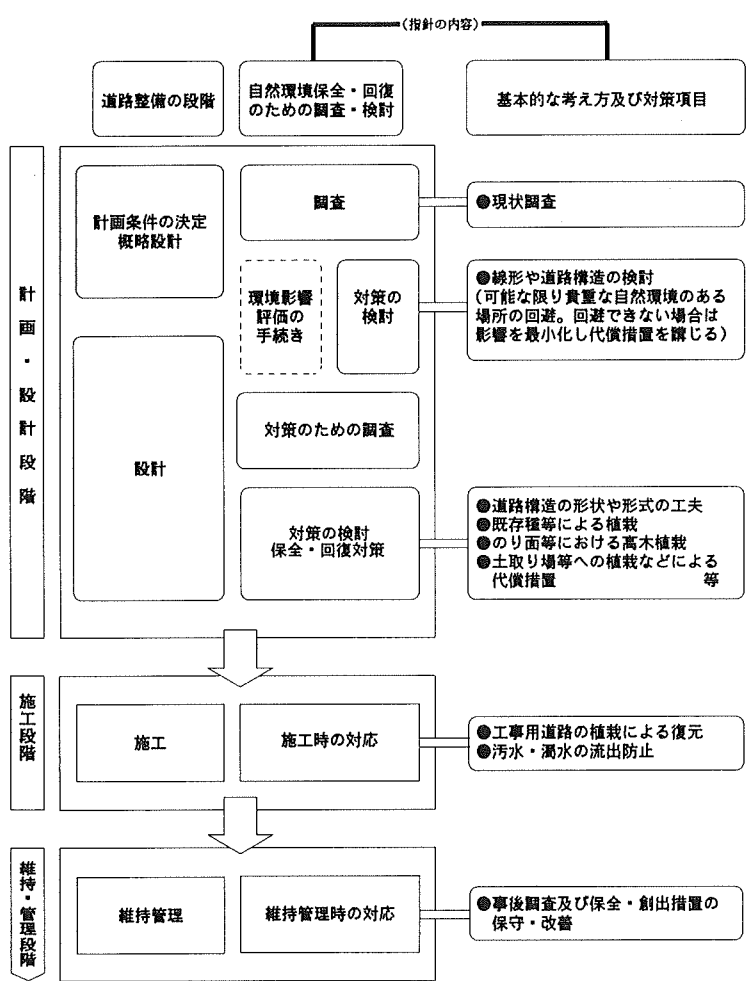
さらに今後は、自然との調和に配慮した道路整備を全国的な取り組みとするため、我が国の自然環境や国土利用の現状も踏まえ、道路整備において地域特性に応じた適切な保全策を検討する必要がある。

そして、このような保全策を調査・設計・施工・管理・フォローアップの各段階において取り入れ、総合的な自然環境の保全策を講じていくために、例えば、貴重な自然環境のある場合の道路整備は可能な限り回避し、回避できない場合は代償措置として道路で伐採したのと同質の植栽を道路のり面等で実施す

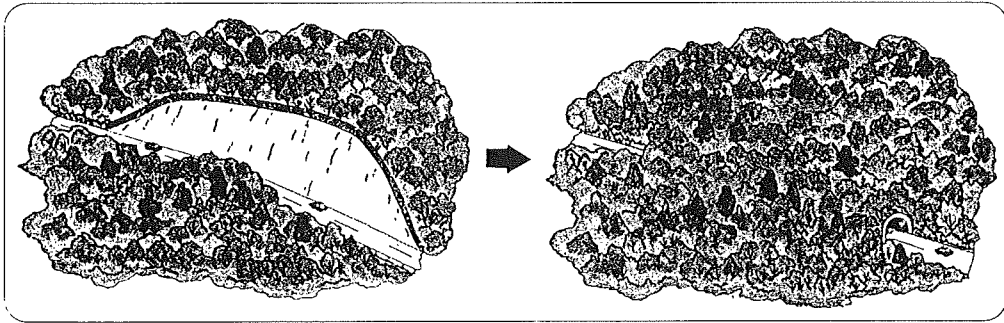
などの自然環境保全・向上のための考え方や具体的な方法についてとりまとめた指針を策定し、これに基づいて適切に事業を実施していくことが必要である。

また、自然環境の保全策については、事前

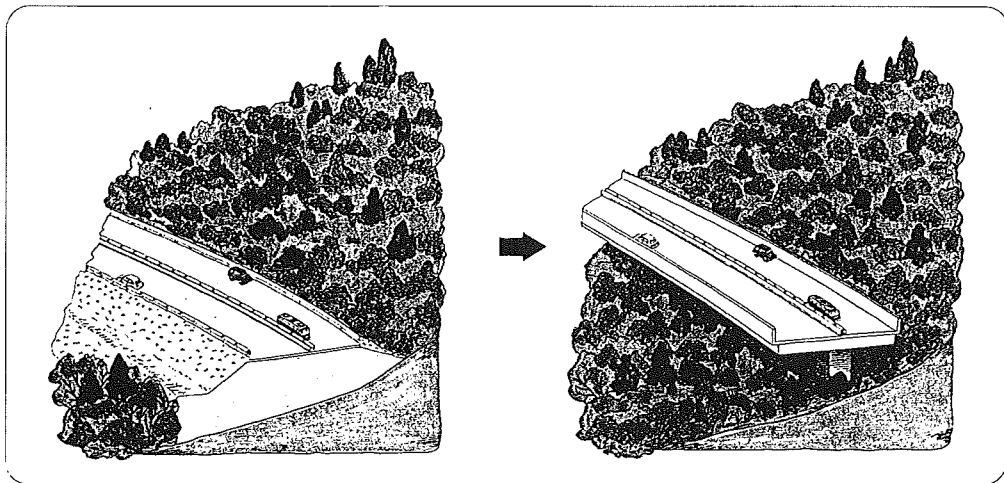
に十分な調査を行うことはもちろんのこと、事業実施後の状況についても調査を行うことにより、環境影響の予測不確実性を補っていくことも重要である。



道路事業における自然環境保全・回復指針イメージ図



改変の面積や内容を最小限にするためのトンネル構造の採用



改変の面積や内容を最小限にするための橋梁構造の採用

#### 四 道路緑化等による自然にやさしい道づくり

道路整備における自然環境の保全・回復を行う場合、適切な道路緑化を実施することによって緑の復元や生息環境の創造を行うことが重要である。

例えば、現在、インターチェンジ等のオーブンスペースを活用して多様な生物の生息空間（ビオトープ）の整備が行われているところであるが、これらのビオトープを道路のり面等の緑化を計画的に行うことよってつなげ、河川空間や公園空間等と一体となったネットワークを構築することなどが考えられる。

また、自然環境の保全・回復、CO<sub>2</sub>固定などのためには、のり面等について可能な限り既存種を活用し、樹林化を行うことが有効である。

盛土のり面については、原則として植生工により緑化し、植樹工により樹林化を推進していくこととしているが、切土のり面については、土壌の硬さ等の問題から、樹木を直接基盤に植栽するのは困難であり、現在は、施工時の植生工により洋芝等による被覆を行い、その後の周辺からの樹木の侵入等による自然遷移によって樹林を形成している。ただし、

右記の工法では条件によっては、樹林を形成するに至るまで長期間を要する場合があるため、(過去の事例調査では切土のり面では供用後一五年程度で、樹林が形成され始めることが判っている)、現在、各地において、以下のような早期樹林化工法を実施し、早期の緑化が必要な場所への対応を検討しているところである。

#### イ 表土による客土吹付工

現場発生の表土を吹き付け、その中に含まれる埋蔵種子により樹林化を図る方法

#### ロ 木本種子吹付工

周辺構成種の木本種子を吹き付け、樹林化を図る方法

#### ハ 苗木植栽(専用プランター併用)

不織布、厚紙等で作成した専用プランターに客土を充填し、苗木を植え込んだものを基盤に固定する方法

#### ニ 苗木植栽(厚層基材吹付工併用)

基盤上にポット苗をアンカー等で固定し、根鉢の周りに厚層基材を吹き付ける方法

(これらの工法については、施工後間も無い事例が多いため、今後とも施工箇所のモニタリング調査を行い、効率的な切土のり面の樹

林化工法を検討していく必要がある。)

その他、樹林化以外の緑化についても、現在、高速道路などでは自然環境の保全・回復及び景観の向上の観点から、のり面等の緑化を積極的に進めることとしている。しかし、切土のり面については、現地状況等で安定勾配が確保できない場合や、岩盤等で土質の状態が植物の生育に不適な場合、風化の進行により地山の安定の確保が困難な場合、崩壊の恐れがある場合等については、コンクリート吹付等、構築物による保護工を採用せざるを得ない場合もある。ただし、山間部における全面コンクリートで覆われた長大切土のり面は、道路利用者に圧迫感を与える他、地域景観を阻害したり、自然の回復を困難にする等のデメリットが生じているため、これらに対する対応が求められているところである。

そこで今後はこれらコンクリートのり面の再緑化についても、その適用適所の要件、効率的な工法等を検討していく必要がある。

なお、今後の道路整備においては、限られた財源を有効に活用し、事業を効果的・効率的に進めていくことが求められているところであり、道路緑化においてもより一層の自然環境の保全・回復に資する緑化を行っていくとともに、事業の効率化を進めるため、以下

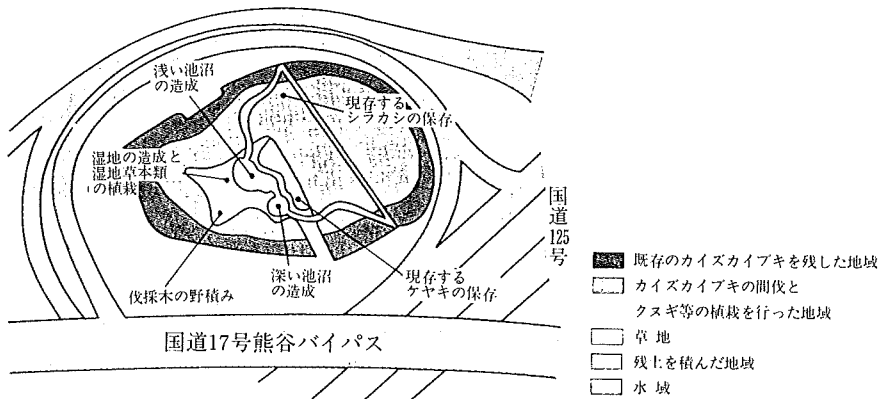


コンクリート吹付けされた長大のり面

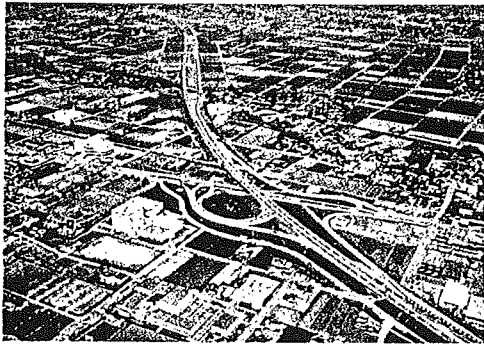
の事項を今後検討していく必要がある。

・樹林完成までの時間的目標を勘案した計画的な緑化の推進

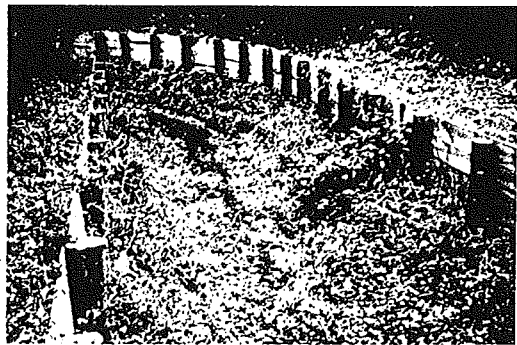
周辺の環境条件やのり面自体の立地条件によっては、樹林形成までの時間的目標は違ってくる。例えば、周辺の生態系が多様である場合、植生自然度が高い場合、周辺からのり面が目立ちやすい場合等は、早期に樹林を復元する必要がある



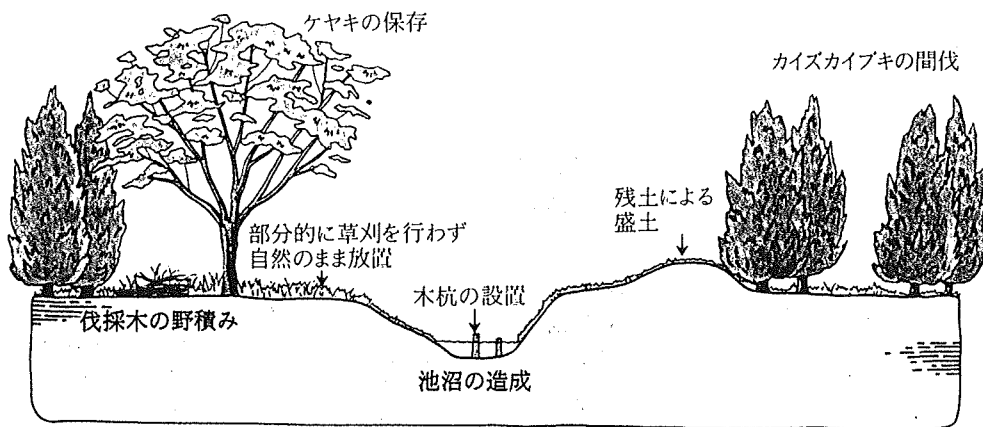
整備イメージ (平面図)



行田インターチェンジ全体写真

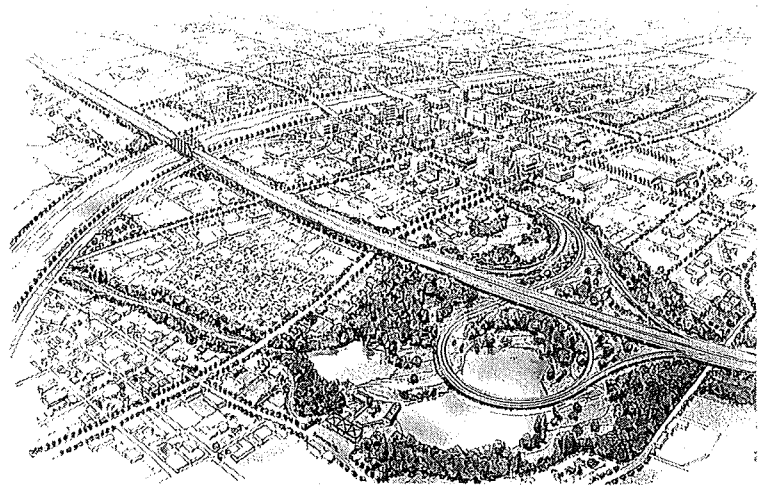


整備した水路

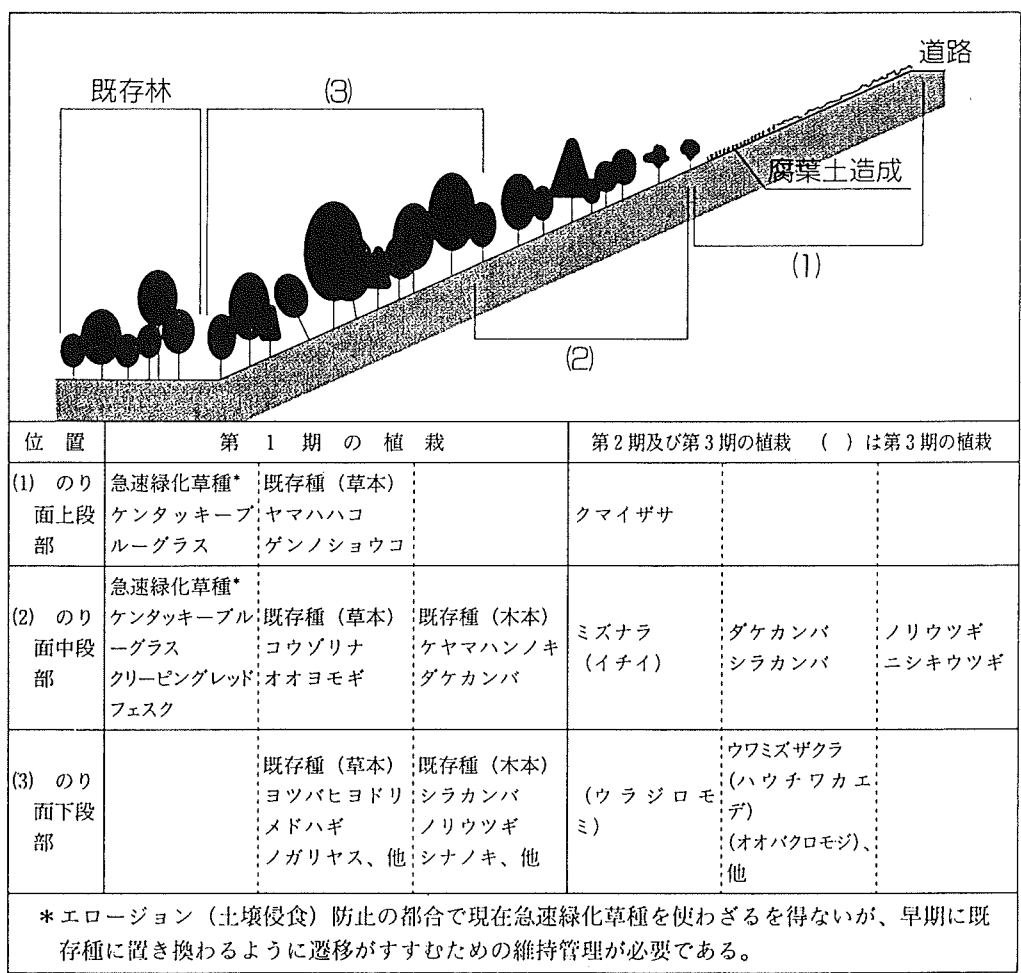


整備イメージ (断面図)

魚類や昆虫類等の水辺の生きものが生息しやすい環境を創出した事例——  
一般国道17号熊谷バイパス (埼玉)



ビオトープネットワーク



既存種による植栽の事例——中部縦貫自動車道 (長野・岐阜)

が、そうでない場合は草本による被覆のみで、自然の遷移により樹林を形成させるような方法も考えられる。

このように、樹林完成までの時間的目標を勘案し、それに適した緑化工法を検討する必要がある。

・新技術の導入（効率的な生育基盤造成技術の検討）

各地で行われているのり面緑化事例のなかには、早期樹林化を目指すあまり、のり面にかなり強固な補助工等を実施したうえで生育基盤を確保し、苗木植栽を行っている事例もみられる。苗木の初期生育を促すためには、生育基盤の確保は重要な要件ではあるが、それがあまりにも大規模になると、コスト面においても不利になる。

今後、効率的なのり面緑化を進めるため、生育基盤造成手法を検討し、現地における試験施工等により検証していく必要がある。

## 五 終わりに

先般、平成一〇年度から始まる新道路整備五箇年計画の閣議決定がなされたところであり、その施策の柱のひとつとして「よりよい

生活環境の確保」を掲げ、良好な環境の保全・形成のため、道路のり面の緑化によるビオトープネットワークの構築、緑化されていない既存のり面の再緑化、市街地を通過する幹線道路における質の高い緑化の整備等を推進することとしている。

また、先に述べたCOP3で採択された京都議定書においては、先進国の温室効果ガスの排出量の削減目標が決定され、なお一層の地球温暖化防止対策を図ることが急務となっている。

これらの施策や情勢をふまえ、今後の道路緑化については目標を以下のように設定しているところである。

### (1) 地球環境への負荷の軽減

今後整備する道路のみならず、既供用区間の未植樹区間においても樹林化を推進し、道路林の拡大を図っていく。また、都市内のヒートアイランド現象の緩和に資する都市内緑化を図るため、都市内において積極的に緑化を推進する。

### (2) 自然環境保全・回復

自然環境に及ぼす影響を可能な限り回避・低減し、周辺植生に対応した緑化を進めるとともに、緑化されていない既存のり面について再緑化を進めるなど、道路のり面の緑化を

効率的に進める。

また、孤立した既存林等を緑化された道路のり面によって繋ぐことにより、地域のビオトープを結ぶ回廊（ビオトープネットワーク）としての機能を発揮させる。

### (3) 生活環境保全

良好な社会・文化環境の創出のため、地域性や季節感豊かな景観の形成に留意するとともに、特に市街地を通過する幹線道路の改築にあたっては、質の高い緑化を行うなど、風格のある道路の整備を進める。

今後の道路事業においては、右記のような道路緑化等を活かし、自然環境にやさしい道づくりを行うことなどによって自然環境の保全・回復を行っていきたいと考えている。



# 環境影響評価法に基づく

# 主務省令の公布・施行について

道路局路政課

環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）

以下「法」という。）に基づき、道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（以下「省令」という。）が平成一〇年六月二二日に公布・

施行された。法に基づく主務省令は、関係省庁（八省庁）で二二件が制定されたが、道路主務省令はその中の一つであり、法公布後一年以内に施行することとされている五つの内容、つまり、第二種事業についての判定の基準、方法書の作成、環境影響を受けると認められる地域、環境影響評価項目等選定指針、環境保全措置指針について定めたものである。

以下では、その内容について紹介する。

## 一 第二種事業の判定基準の概要 （法第四条第三項、省令第一条関係）

第一種事業（法に基づき必ず環境アセスメントを実施する事業）に準ずる規模（〇・七五の比以上）である第二種事業について、アセス法に基づく環境アセスメントを実施するか否かを個別の事業ごとに判定権者（主務大臣又は都道府県知事）が判定する基準であり、個別の事業特性（個別の事業特性が与える環境影響の程度）及び周辺の環境の状況（環境影響を受けやすい地域等）の二つの観点から判定を行うこととされている。判定基準の概

要は以下のとおりである。

- (1) 個別の事業の内容に基づく判定基準
  - ア 同種の一般的な事業の内容と比べて環境影響の程度が著しいものとなるおそれが大きい場合（省令第一条第一項第一号関係）
    - ・ 環境に及ぼす影響が大きい技術、工法等
    - イ 密接に関連する同種の事業と一体的に行われることにより、総体として環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある場合（第一条第二項関係）
      - ・ 総体の規模の合計が、第一種事業の規模に該当する場合
      - ・ 総体として(2)の環境の状況に基づく判定基準の要件のいずれかに該当する場合
- (2) 環境の状況に基づく判定基準

ア 環境影響を受けやすい対象が存在し、当該第二種事業の内容が相当程度の環境影響を及ぼすおそれがある場合（第一条第一項第二号関係）

・ 学校、病院、住居が集合している地域その他の人の健康の保護又は生活環境の保全上の配慮が特に必要な施設又は対象

・ 自然度が高い植生、藻場、干潟、さんご群集、汽水湖その他の人の活動によって影響を受けていない若しくはほとんど受けていない自然環境又は野生生物の重要な生息地若しくは生育地 等

イ 環境の保全を目的として法令等により指定された対象が存在し、当該第二種事業の内容が相当程度の環境影響を及ぼすおそれがある場合（第一条第一項第三号関係）

・ 大気汚染防止法の総量規制基準地域、自動車NO<sub>x</sub>法の特定地域

・ 幹線道路の沿道の整備に関する法律の沿道整備道路

・ 自然公園法の国立公園等、世界遺産、絶滅法の生息地等保護区 等

ウ 既に環境が悪化している地域が存在し、当該第二種事業の内容が相当程度の環境影響を及ぼすおそれがある場合（第一条第一項第四号関係）

・ 環境基本法の環境基準の未達成地域  
・ 騒音規制法の要請限度及び振動規制法の要請限度の超過地域  
・ 相当範囲にわたる地盤の沈下が発生している地域 等

## 二 方法書の作成（法第五条第一項、省令第二条関係）

事業者が環境影響評価を行う方法（項目、手法）について、住民、知事等へ意見を求めるための環境影響評価方法書に関し、環境影響評価の項目、調査・予測・評価の手法を選定した理由等を記載すること等、必要な記載事項について規定した。

## 三 環境影響を受ける範囲と認めらるる地域

（法第六条第一項、省令第三条関係）

事業者が環境影響評価方法書等を知事及び市町村長へ送付する範囲（環境影響を受ける範囲と認められる地域）について規定した。

## 四 環境影響評価項目等選定指針

（法第十一条第一項関係、省令第四条、第十二条関係）

事業者が環境アセスメントを実施する際に

対象とする項目、具体的な調査・予測・評価手法を選定するための指針である。

(1) 現行閣議要綱アセスと法による対象環境要素

法では、環境基本法の枠組みとなる「生態系」、「人と自然との触れ合い活動の場」等を新たに環境要素とした（図参照）。

(2) 事業特性及び地域特性を踏まえた項目、手法の選定（重点化・簡略化等）

環境影響評価の項目の選定については、事業特性及び地域特性を踏まえ、主務省令で示す標準項目に必要に応じ追加、削除を行うことにより行い、また、調査・予測手法の選定については、省令で示す標準手法に必要に応じ重点化（標準手法より詳細な手法）、簡略化（標準手法より簡略化された手法）を行うことにより行うこと等を規定した。

(3) 評価の手法

現行閣議要綱アセスではあらかじめ設定した環境保全目標に照らした評価が行われているが、法アセスでは、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、低減されているかの評価が行われ、また、環境基準等と調査・予測結果との間に整合が図られているかについても評価される。

閣議要綱アセスとアセス法による対象環境要素の比較

閣議要綱アセスによる  
対象環境要素

- 1 公害の防止
  - (1) 大気汚染
  - (2) 水質汚濁
  - (3) 土壌汚染
  - (4) 騒音
  - (5) 振動
  - (6) 地盤沈下
  - (7) 悪臭
- 2 自然環境の保全
  - (1) 地形・地質
  - (2) 植物
  - (3) 動物
  - (4) 景観
  - (5) 野外レクリエーション

・公害の防止、自然環境保全から環境基本法第14条の確保と環境への負荷による環境要素が対象となる。

・生態系、触れ合い活動、廃棄物などが新たな対象環境要素。



環境影響評価法による対象環境要素

- 1 環境の自然的構成要素の良好な状態の保持
  - (1) 大気環境
    - ①大気質
    - ②騒音
    - ③振動
    - ④悪臭
    - ⑤その他
  - (2) 水環境
    - ①水質
    - ②底質
    - ③地下水
    - ④その他
  - (3) 土壌に係る環境その他の環境
    - ①地形・地質
    - ②地盤
    - ③土壌
    - ④その他
- 2 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全
  - (1) 動物
  - (2) 植物
  - (3) 生態系
- 3 人と自然との豊かな触れ合い
  - (1) 景観
  - (2) 人と自然との触れ合い活動の場
- 4 環境への負荷
  - (1) 廃棄物等
  - (2) 温室効果ガス等

五 環境保全措置指針

(法第十二条第一項関係、省令第十三条、第十七条関係)

事業者が環境保全措置を検討するための指針である。

(1) 環境保全措置の目的

事業者により実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避し、又は低減すること、必要に応じ代償措置を行うこと及び環境基準等の達成に努めることを目的とした。

(2) 事後調査(工事の実施中及び供用後の環境の状況を把握するための調査)

予測の不確実性が大きい項目の環境保全措置又は効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合で、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは、必要に応じ事後調査(工事実施中及び供用後の環境の状況を把握するための調査)を行うこと等を規定した。

○建設省令第十号

環境影響評価法(平成九年法律第八十一号)第四条第三項(同条第四項及び同法第二十九條第二項において準用する場合を含む)、第五條第一項、第六條第一項、第十一條第一項及び第十二條第一項の規定に基づき、道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令を次のように定める。

平成十年六月十二日

建設大臣 瓦 力

道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令

(第二種事業の判定の基準)

第一条 環境影響評価法施行令(平成九年政令第三百四十六号。次項第一号及び次条第一項において「令」という。)別表の一の項のホ又はへの第三欄に掲げる要件に該当する第二種事業(以下この条において「第二種道路事業」という。)に係る環境影響評価法(以下「法」という。)第四條第三項(同条第四項及び法第二十九條第二項において準用する場合を含む。)の規定による判定については、当該第二種道路事業が次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認めるとする。

一 環境に及ぼす影響が大きい技術、工法その他の事業の内容容により、同種の一般的な事業と比べて環境影響の程度が著しいものとなるおそれが大きいこと。

二 地域の自然的社会的状況に関する入手可能な知見により、当該第二種道路事業が実施されるべき区域又はその周囲に次に掲げる対象その他の一以上の環境の構成要素(以下「環境要素」という。)に係る環境影響を受けやすいと認められる対象が存在し、又は存在することが明らかであると判断され、かつ、当該第二種道路事業の内容が当該

対象の特性に応じて特に配慮すべき環境要素に係る相当程度の環境影響を及ぼすおそれがあること。

イ 学校、病院、住居が集合している地域その他の人の健康の保護又は生活環境の保全についての配慮が特に必要な施設又は地域

ロ 自然度が高い植生の地域、藻場、干潟、さんご群集、汽水湖その他の人の活動によって影響を受けていない若しくはほとんど受けていない自然環境又は野生生物の重要な生息地若しくは生育地

三 当該第二種道路事業が実施されるべき区域又はその周囲に次に掲げる対象その他の一以上の環境要素に係る環境の保全を目的として法令、条例又は法第五十三條の行政指導等(以下「法令等」という。)により指定された対象が存在し、かつ、当該第二種道路事業の内容が当該環境要素に係る相当程度の環境影響を及ぼすおそれがあること。

イ 大気汚染防止法(昭和四十三年法律第九十七号)第五條の二第一項に規定する指定地域

ロ 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(平成四年法律第七十号)第六條第一項に規定する特定地域

ハ 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)第五條第一項の規定により指定された沿道整備道路

ニ 自然公園法(昭和三十二年法律第六十一号)第十條第一項の規定により指定された国立公園、同条第二項の規定により指定された国定公園又は同法第四十一條の規定により指定された都道府県立自然公園の区域

ホ 自然環境保全法(昭和四十七年法律第八十五号)第十四條第一項の規定により指定された原生自然環境保全地域、同法第二十二條第一項の規定により指定された自然環境保全地域又は同法第四十五條第一項の規定により指定された都道府県自然環境保全地域

ト 世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約第一條2の世界遺産一覽表に記載された自然遺産の区域、首都圏近郊緑地保全法(昭和四十一年法律第百一十号)

第三條第一項の規定により指定された近郊緑地保全区域、近畿圏の保全区域の整備に関する法律(昭和四十二年法律第百二号)第五條第一項の規定により指定された近郊緑地保全区域

リ 都市緑地保全法(昭和四十八年法律第七十二号)第三條第一項の規定により指定された緑地保全地区の区域、絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存に関する法律(平成四年法律第七十五号)第三十六條第一項の規定により指定された生息地等保護区の区域

ル 鳥獣保護及狩猟ニ関スル法律(大正七年法律第三十二号)第八條ノ八第一項の規定により設定された鳥獣保護区の区域

ヲ 特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約第二條1の規定により指定された湿地の区域

ワ 文化財保護法(昭和二十五年法律第二百四十四号)第六十九條第一項の規定により指定された名勝(庭園、公園、橋梁及び築堤にあつては、周囲の自然的環境と一体をなしている)と判断されるものに限る。又は天然記念物(動物又は植物の種を単位として指定されている場合における当該種及び標本を除く。)

カ 古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(昭和四十一年法律第一号)第四條第一項の規定により指定された歴史的風土保存区域

ヨ 都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第八條第一項第七号の規定により指定された風致地区の区域

四 地域の自然的社会的状況に関する入手可能な知見により、当該第二種道路事業が実施されるべき区域又はその周囲に次に掲げる地域が存在すると判断され、かつ、当該第二種道路事業の内容が当該地域の特性に応じて特に配慮すべき環境要素に係る相当程度の環境影響を及ぼすおそれがあること。

イ 環境基本法(平成五年法律第九十一号)第十六條第一項の規定により定められた環境上の条件についての基準(第五條第一項第二号イ及び別表第二において「環境基準」という。)であつて、大氣の汚染(二酸化窒素又は浮

遊粒子状物質に関するものに限る。又は騒音に係るものが確保されていない地域

ロ 騒音規制法（昭和四十三年法律第九十八号）第十七条第一項に規定する限度を超えている地域

ハ 振動規制法（昭和五十一年法律第六十四号）第十六条第一項に規定する限度を超えている地域

ニ 相当範囲にわたる地盤の沈下が発生している地域

ホ イからニまでに掲げるもののほか、一以上の環境要素に係る環境が既に著しく悪化し、又は著しく悪化するおそれがあると認められる地域

2 第二種道路事業が前項各号のいずれの要件にも該当しない場合において、当該第二種道路事業が他の密接に関連する同種の事業と一体的に行われ、かつ、次のいずれかに該当することとなるときは、前項の規定にかかわらず、当該第二種道路事業は環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあると認めるものとする。

一 当該第二種道路事業の規模及び当該同種の事業の規模の合計が、令別表の一の項のホ又はへの第二欄に掲げる要件のうち事業の規模に係るものに該当することとなるとき。

二 当該第二種道路事業及び当該同種の事業が総体として前項第二号から第四号までに掲げる要件のいずれかに該当することとなるとき。

### （方法書の作成）

第二条 令別表の一の項のイからへまでのいずれかの第二欄又は第三欄に掲げる要件に該当する対象事業（以下「対象道路事業」という。）に係る法第五条第一項第二号に規定する対象事業の内容は、次に掲げる事項とする。

一 対象道路事業の種類（対象道路事業に係る高速自動車国道、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別及び新設又は改築の別、第五条第一項第一号イにおいて同じ。）

二 対象道路事業が実施されるべき区域（以下「対象道路事業実施区域」という。）の位置

三 対象道路事業の規模（対象道路事業に係る道路の延長。

第五条第一項第一号ハにおいて同じ。）

四 前三号に掲げるもののほか、対象道路事業の内容に関する事項（既に決定されている内容に係るものに限る。）であつて、その変更により環境影響が変化することとなるもの

2 事業者（対象道路事業に係る事業者をいう。以下同じ。）は、対象道路事業に係る方法書に法第五条第一項第三号に掲げる事項を記載するに当たっては、入手可能な最新の文献その他の資料により把握した結果（当該資料の出版を含む。）を第五条第一項第二号に掲げる事項の区分に応じて記載しなければならぬ。

3 事業者は、対象道路事業に係る方法書に第一項第二号及び前項の規定により把握した結果を記載するに当たっては、その概要を適切な縮尺の平面図上に明らかにしなければならない。

4 事業者は、対象道路事業に係る方法書に法第五条第一項第四号に掲げる事項を記載するに当たっては、当該環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定した理由第六条第一項に規定する標準項目を選定しなかった場合においては、その理由を含む。）を明らかにしなければならない。

5 事業者は、法第五条第二項の規定により二以上の対象事業について併せて方法書を作成した場合にあっては、対象道路事業に係る方法書において、その旨を明らかにしなければならない。

（環境影響を受ける範囲と認められる地域）

第三条 対象道路事業に係る法第六条第一項に規定する環境影響を受ける範囲であると認められる地域は、対象道路事業実施区域及び既に入手している情報によつて一以上の環境要素に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とする。

（環境影響評価の項目等の選定に関する指針）

第四条 対象道路事業に係る法第十一条第三項の規定による環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針については、

次条から第十二条までに定めるところによる。

（事業特性及び地域特性の把握）

第五条 事業者は、対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定するに当たっては、当該選定を行うに必要と認める範囲内で、当該選定に影響を及ぼす対象道路事業の内容（以下「事業特性」という。）並びに対象道路事業実施区域及びその周囲の自然的社会的状況（以下「地域特性」という。）に関し、次に掲げる情報を把握しなければならない。

一 事業特性に関する情報

イ 対象道路事業の種類

ロ 対象道路事業実施区域の位置

ハ 対象道路事業の規模

ニ 対象道路事業に係る道路の区間及び車線の数

ホ 対象道路事業に係る道路の区分（道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第三条に規定する道路の区分をいう。）、設計速度、計画交通量及び構造の概要

ヘ 対象道路事業の工事計画の概要

ト その他の対象道路事業に関する事項

二 地域特性に関する情報

イ 自然的状況

(1) 気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境（次条第三項第一号イ及び別表第一において「大気環境」という。）の状況（環境基準の確保の状況を含む。）

(2) 水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境（次条第三項第一号ロ及び別表第一において「水環境」という。）の状況（環境基準の確保の状況を含む。）

(3) 土壌及び地盤の状況（環境基準の確保の状況を含む。）

(4) 地形及び地質の状況

(5) 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況

(6) 景観及び人と自然との触れ合いの活動の状況

- (3) 河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用の状況
- (4) 交通の状況
- (5) 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況
- (6) 下水道の整備の状況
- (7) 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況
- (8) その他の事項

2 事業者は、前項第二号に掲げる情報を入手可能な最新の文献その他の資料により把握するものとする。この場合において、事業者は、当該資料の出版を明らかにできるよう整理するとともに、必要に応じて、関係する地方公共団体、専門家その他の当該情報に関する知見を有する者から聴取し、又は現地の状況を確認するよう努めるものとする。

(環境影響評価の項目の選定)

第六条 事業者は、対象道路事業に係る環境影響評価の項目を選定するに当たっては、別表第一に掲げる一般的な事業の内容によって行われる対象道路事業に伴う環境影響を及ぼすおそれがある要因(以下「影響要因」という。)について同表においてその影響を受けるおそれがあるとされる環境要素に係る項目(以下「標準項目」という。)に対し、必要に応じて、項目の削除又は追加を行うことにより選定しなければならない。

2 事業者は、前項の規定による選定に当たっては、対象道路事業に伴う影響要因が当該影響要因により影響を受けるおそれがある環境要素に及ぼす影響の重大性について客観的かつ科学的に検討しなければならない。この場合において、事業者は、事業特性に応じ、次に掲げる影響要因を、物質の排出、土地の形状の変更、工作物の設置その他の環境影響の態様を踏まえて適切に区分し、当該区分された影響要因ごとに検討するものとする。

- 一 対象道路事業に係る工事の実施
- 二 対象道路事業に係る工事が完了した後の土地又は工作物

の存在及び当該土地又は工作物において行われることが予定される事業活動その他の人の活動であって対象道路事業の目的に含まれるもの(別表第一において「土地又は工作物の存在及び供用」という。)

3 前項の規定による検討は、次に掲げる環境要素を、法令等による規制又は目標の有無及び環境に及ぼすおそれがある影響の重大性を考慮して適切に区分し、当該区分された環境要素ごとに行うものとする。

一 環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素(第四号に掲げるものを除く。別表第一において同じ。)

イ 大気環境

- (1) 大気質
- (2) 騒音
- (3) 振動
- (4) 悪臭
- (5) (1)から(4)までに掲げるもののほか、大気環境に係る環境要素

ロ 水環境

- (1) 水質(地下水の水質を除く。別表第一において同じ。)
- (2) 水底の底質
- (3) 地下水の水質及び水位
- (4) (1)から(3)までに掲げるもののほか、水環境に係る環境要素

ハ 土壌に係る環境その他の環境(イ及びロに掲げるものを除く。別表第一において同じ。)

- (1) 地形及び地質
  - (2) 地盤
  - (3) 土壌
  - (4) その他の環境要素
- 二 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素(第四号に掲げるものを除く。別表第一において同じ。)

- イ 動物
- ロ 植物

ハ 生態系

三人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素(次号に掲げるものを除く。別表第一において同じ。)

イ 景観

ロ 人と自然との触れ合いの活動の場

四 環境への負荷の量により予測及び評価されるべき環境要素

イ 廃棄物等(廃棄物及び副産物をいう。次条第一項第六号及び別表第一において同じ。)

ロ 温室効果ガス等(排出又は使用が地球環境の保全上の支障の原因となるおそれがある物をいう。次条第一項第六号において同じ。)

4 第一項の規定による項目の削除は、次に掲げる項目について行うものとする。

一 標準項目に関する環境影響がないこと又は環境影響の程度が極めて小さいことが明らかである場合における当該標準項目

二 対象道路事業実施区域又はその周囲に、標準項目に関する環境影響を受ける地域その他の対象が相当期間存在しないことが明らかである場合における当該標準項目

5 第一項の規定による項目の追加は、次に掲げる項目について行うものとする。

一 事業特性により、標準項目以外の項目(以下この項において「標準外項目」という。)に関する環境影響が相当程度となるおそれがある場合における当該標準外項目

二 対象道路事業実施区域又はその周囲に、次に掲げる地域その他の対象が存在し、かつ、事業特性が次のイ、ロ又はハに規定する標準外項目に関する環境要素に係る環境影響を及ぼすおそれがあるものである場合における当該標準外項目

イ 標準外項目に関する環境要素に係る環境影響を受けやすい地域その他の対象

ロ 標準外項目に関する環境要素に係る環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象

ハ 標準外項目に関する環境要素に係る環境が既に著しく悪化し、又は著しく悪化するおそれがある地域

6 事業者は、第一項の規定により項目の削除及び追加を行うに当たっては、前条の規定により把握した事業特性及び地域特性に関する情報を踏まえ、必要に応じ専門家その他の環境影響に関する知見を有する者の助言を受けて行わなければならない。

7 事業者は、環境影響評価の手法を選定し、又は環境影響評価を行う過程において項目の選定に係る新たな事情が生じた場合にあつては、必要に応じ第一項の規定により選定した項目（以下「選定項目」という。）の見直しを行わなければならない。

8 事業者は、第一項の規定による項目の選定を行ったときは、選定の結果を一覧できるように整理するとともに、選定項目として選定した理由及び同項の規定により項目の削除を行った場合にあつてはその理由を明らかにできるように整理しなければならない。

#### （調査、予測及び評価の手法）

第七条 対象道路事業に係る環境影響評価の調査、予測及び評価の手法は、事業者が、次に掲げる事項を踏まえ、選定項目ごとに次条から第十二条までに定めるところにより選定するものとする。

一 前条第三項第一号に掲げる環境要素に係る選定項目については、汚染物質の濃度その他の指標により測られる環境要素の汚染又は環境要素の状況の変化（当該環境要素に係る物質の量的な変化を含む。）の程度及び広がりに関し、これらが人の健康、生活環境又は自然環境に及ぼす環境影響を把握できること。

二 前条第三項第二号イ及びロに掲げる環境要素に係る選定項目については、陸生及び水生の動植物に関し、生息種又は生育種及び植生の調査を通じて抽出される学術上又は希少性の観点から重要な種の分布状況、生息状況又は生育状況及び学術上又は希少性の観点から重要な群落の分布状況並びに動物の集団繁殖地その他の注目すべき生息地の分布

状況について調査し、これらに対する環境影響の程度を把握できること。

三 前条第三項第二号ハに掲げる環境要素に係る選定項目については、地域を特徴づける生態系に関し、前号の調査結果その他の調査結果により概括的に把握される生態系の特性に応じ、上位性（生態系の上位に位置する性質をいう。別表第二において同じ。）、典型性（地域の生態系の特徴を典型的に現す性質をいう。別表第二において同じ。）及び特殊性（特殊な環境であることを示す指標となる性質をいう。別表第二において同じ。）の視点から注目される動植物の種類又は生物群集を複数抽出し、これらの生態、他の動植物との関係又は生息環境若しくは生育環境を調査し、これらに対する環境影響その他の生態系への環境影響の程度を適切に把握できること。

四 前条第三項第三号イに掲げる環境要素に係る選定項目については、景観に関し、眺望の状況及び景観資源の分布状況を調査し、これらに対する環境影響の程度を把握できること。

五 前条第三項第三号ロに掲げる環境要素に係る選定項目については、人と自然との触れ合いの活動に関し、野外レクリエーションを通じた人と自然との触れ合いの活動及び日常的な人と自然との触れ合いの活動が一般的に行われる施設又は場の状況を調査し、これらに対する環境影響の程度を把握できること。

六 前条第三項第四号に掲げる環境要素に係る選定項目については、廃棄物等及び温室効果ガス等に関し、それらの発熱量その他の環境への負荷の量の程度を把握できること。

#### （標準手法）

第八条 事業者は、対象道路事業に係る環境影響評価の調査及び予測の手法（標準項目に係るものに限る。）を選定するに当たっては、各標準項目ごとに別表第二に掲げる標準的な調査及び予測の手法（以下この項及び別表第二において「標準手法」という。）を基準として選定しなければならない。この場合において、事業者は、次項に定めるところにより必要に応

じ標準手法より簡略化された調査若しくは予測の手法（同項において「簡略化手法」という。）を選定し、又は第三項に定めるところにより必要に応じ標準手法より詳細な調査若しくは予測の手法（同項において「重点化手法」という。）を選定するものとする。

2 簡略化手法は、次の各号のいずれかに該当すると認められる場合に選定するものとする。

一 当該標準項目に関する環境影響の程度が小さいことが明らかであること。

二 対象道路事業実施区域又はその周囲に、当該標準項目に関する環境影響を受ける地域その他の対象が相当期間存在しないことが想定されること。

三 類似の事例により当該標準項目に関する環境影響の程度が明らかであること。

四 当該標準項目に係る予測及び評価において必要とされる情報が、標準的な調査の手法より簡易な方法で収集できることが明らかであること。

3 重点化手法は、次の各号のいずれかに該当すると認められる場合に選定するものとする。

一 事業特性により、当該標準項目に関する環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあること。

二 対象道路事業実施区域又はその周囲に、次に掲げる地域その他の対象が存在し、かつ、事業特性が次のイ、ロ又はハに規定する標準項目に関する環境要素に係る相当程度の環境影響を及ぼすおそれがあるものであること。

イ 当該標準項目に関する環境要素に係る環境影響を受けやすい地域その他の対象

ロ 当該標準項目に関する環境要素に係る環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象

ハ 当該標準項目に関する環境要素に係る環境が既に著しく悪化し、又は著しく悪化するおそれがある地域

#### （調査の手法）

第九条 事業者は、対象道路事業に係る環境影響評価の調査の手法を選定するに当たっては、前条に定めるところによるほ

か、次の各号に掲げる調査の手法に関する事項について、それぞれ当該各号に定めるものを、選定項目について適切に予測及び評価を行うために必要な範囲内で、当該選定項目の特性、事業特性及び地域特性を勘案し、当該選定項目に係る予測及び評価において必要とされる水準が確保されるよう選定しなければならぬ。

一 調査すべき情報 選定項目に係る環境要素の現状に関する情報又は気象、水象その他の自然的状況若しくは人口、産業、土地利用、水域利用その他の社会的状況に関する情報

二 調査の基本的な手法 国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方法により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法

三 調査の対象とする地域（以下「調査地域」という。） 対象道路事業の実施により選定項目に関する環境要素に係る環境影響を受けるおそれがある地域又は土地の形状が変更される区域及びその周辺の区域その他の調査に適切な範囲であると認められる地域

四 調査に当たり一定の地点に関する情報を重点的に収集することとする場合における当該地点（別表第二において「調査地点」という。） 調査すべき情報の内容及び特に環境影響を受けるおそれがある対象の状況と踏まえ、地域を代表する地点その他の調査に適切かつ効果的であると認められる地点

五 調査に係る期間、時期又は時間帯（別表第二において「調査期間等」という。） 調査すべき情報の内容を踏まえ、調査に適切かつ効果的であると認められる期間、時期又は時間帯

2 前項第二号に規定する調査の基本的な手法のうち、情報の収集、整理又は解析について法令等により定められた手法がある環境要素に係る選定項目に係るものについては、当該法令等により定められた手法を踏まえ、適切な調査の手法を選定するものとする。

3 第一項第五号に規定する調査に係る期間のうち、季節によ

る変動を把握する必要がある調査の対象に係るものについては、これを適切に把握できるよう調査に係る期間を選定するものとする。

4 事業者は、第一項の規定により調査の手法を選定するに当たっては、調査の実施に伴う環境への影響を回避し、又は低減するため、できる限り環境への影響が小さい手法を選定するよう留意しなければならない。

5 事業者は、第一項の規定により調査の手法を選定するに当たっては、調査により得られる情報が記載されていた文献名、当該情報を得るために行われた調査の前提条件、調査地域の設定の根拠、調査の日時その他の当該情報の出自及びその妥当性を明らかにできるようにしなければならない。この場合において、希少な動植物の生息又は生育に関する情報については、必要に応じ、公開に当たって種及び場所を特定できないようにすることその他の希少な動植物の保護のために必要な配慮を行うものとする。

6 事業者は、第一項の規定により調査の手法を選定するに当たっては、長期間の観測結果が存在しており、かつ、現地調査を行う場合にあつては、当該観測結果と現地調査により得られた結果とを比較できるようにしなければならない。

#### （予測の手法）

第十条 事業者は、対象道路事業に係る環境影響評価の予測の手法を選定するに当たっては、第八条に定めるところによるほか、次の各号に掲げる予測の手法に関する事項について、それぞれ当該各号に定めるものを、当該選定項目の特性、事業特性及び地域特性を勘案し、当該選定項目に係る評価において必要とされる水準が確保されるよう選定しなければならない。

一 予測の基本的な手法 環境の状況の変化又は環境への負荷の量を、理論に基づく計算、模型による実験、事例の引用又は解析その他の手法により、定量的に把握する手法

二 予測の対象とする地域（第四項及び別表第一において「予測地域」という。） 調査地域のうちから適切に選定された地域

三 予測に当たり一定の地点に関する環境の状況の変化を重点的に把握することとする場合における当該地点（別表第二において「予測地点」という。） 選定項目の特性に応じた保全すべき対象の状況を踏まえ、地域を代表する地点、特に環境影響を受けるおそれがある地点、保全すべき対象への環境影響を的確に把握できる地点その他の予測に適切かつ効果的な地点

四 予測の対象とする時期、期間又は時間帯（別表第二において「予測対象時期等」という。） 供用開始後定常状態になる時期、工事の実施による環境影響が最大になる時期その他の予測に適切かつ効果的な時期、期間又は時間帯

2 前項第一号に規定する予測の基本的な手法については、定量的な把握が困難な場合にあつては、定性的に把握する手法を選定するものとする。

3 第一項第四号に規定する予測の対象とする時期については、供用開始後定常状態に至るまでに長期間を要する場合又は予測の前提条件が予測の対象となる期間内で大きく変化する場合にあつては、必要に応じ同号に規定する時期での予測に加え中間的な時期での予測を行うものとする。

4 事業者は、第一項の規定により予測の手法を選定するに当たっては、予測の基本的な手法の特徴及びその適用範囲、予測地域の設定の根拠、予測の前提となる条件、予測で用いた原単位及び係数その他の予測に関する事項について、選定項目の特性、事業特性及び地域特性に照らし、それぞれその内容及び妥当性を明らかにできるようにしなければならない。

5 事業者は、第一項の規定により予測の手法を選定するに当たっては、対象道路事業以外の事業活動その他の地域の環境を変化させる要因によりもたらされる当該地域の将来の環境の状況（将来の環境の状況の推定が困難な場合及び現在の環境の状況を勘案することがより適切な場合にあつては、現在の環境の状況）を勘案して予測が行われるようにしなければならない。この場合において、将来の環境の状況は、関係する地方公共団体が有する情報を収集して推定するとともに、将来の環境の状況の推定に当たって、国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策の効果を見込むと



きは、当該施策の内容を明らかにできるよう整理するものとする。

6 事業者は、第一項の規定により予測の手法を選定するに当たっては、対象道路事業において新規の手法を用いる場合その他の環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されていない場合において、予測の不確実性の程度及び不確実性に係る環境影響の程度を勘案して必要と認めるときは、当該不確実性の内容を明らかにできるようにしなければならない。

#### (評価の手法)

第十一条 事業者は、対象道路事業に係る環境影響評価の評価の手法を選定するに当たっては、次に掲げる事項に留意しなければならない。

一 調査及び予測の結果並びに第十四条第一項の規定による検討を行った場合においてはその結果を踏まえ、対象道路事業の実施により当該選定項目に係る環境要素に及ぶおそれがある影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかを評価する手法であること。

二 国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に係る環境要素に関して基準又は目標が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価する手法であること。

三 事業者以外の者が行う環境の保全のための措置の効果を見込む場合には、当該措置の内容を明らかにできるようにすること。

#### (手法選定に当たっての留意事項)

第十二条 事業者は、対象道路事業に係る環境影響評価の調査、予測及び評価の手法(以下この条において「手法」という。)を選定するに当たっては、第五条の規定により把握した事業特性及び地域特性に関する情報を踏まえ、必要に応じ専門家その他の環境影響に関する知見を有する者の助言を受けて選

定しなければならない。

2 事業者は、環境影響評価を行う過程において手法の選定に係る新たな事情が生じたときは、必要に応じ手法の見直しを行わなければならない。

3 事業者は、手法の選定を行ったときは、選定された手法及び選定の理由を明らかにできるように整理しなければならない。

#### (環境保全措置に関する指針)

第十三条 対象道路事業に係る法第十二条第二項に規定する環境の保全のための措置に関する指針については、次条から第十七条までに定めるところによる。

#### (環境保全措置の検討)

第十四条 事業者は、環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合にあつては、事業者により実行可能な範囲内で選定項目に係る環境影響をできる限り回避し、又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の有する価値を代償すること及び当該環境影響に係る環境要素に関して国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって示されている基準又は目標の達成に努めることを目的として環境の保全のための措置(以下「環境保全措置」という。)を検討しなければならない。

2 事業者は、前項の規定による検討に当たっては、環境影響を回避し、又は低減させる措置を検討し、その結果を踏まえ、必要に応じ、損なわれる環境の有する価値を代償するための措置(第十六条第四号及び第五号において「代償措置」という。)を検討しなければならない。

#### (検討結果の検証)

第十五条 事業者は、前条第一項の規定による検討を行ったときは、環境保全措置についての複数の案の比較検討、実行可能なより良い技術が取り入れられているかどうかの検討その他の適切な検討を通じて、事業者により実行可能な範囲内で対象道路事業に係る環境影響ができる限り回避され、又は低

減されているかどうかを検証しなければならない。

#### (検討結果の整理)

第十六条 事業者は、第十四条第一項の規定による検討を行ったときは、次に掲げる事項を明らかにできるように整理しなければならない。

一 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

二 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の状況の変化並びに必要に応じ当該環境保全措置の効果の不確実性の程度

三 環境保全措置の実施に伴い生ずるおそれがある環境への影響

四 代償措置にあつては、環境影響を回避し、又は低減させることが困難である理由

五 代償措置にあつては、損なわれる環境及び環境保全措置により創出される環境に関し、それぞれの位置並びに損なわれ又は創出される当該環境に係る環境要素の種類及び内容

#### (事後調査)

第十七条 事業者は、予測の不確実性の程度が大きい選定項目について環境保全措置を講ずることとする場合又は効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずることとする場合において、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは、対象道路事業に係る工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境の状況を把握するための調査(以下この条において「事後調査」という。)を行わなければならない。

2 事業者は、事後調査の項目及び手法の選定に当たっては、次に掲げる事項に留意しなければならない。

一 事後調査の必要性、事業特性及び地域特性に応じ適切な項目を選定すること。

二 事後調査を行う項目の特性、事業特性及び地域特性に応じ適切な手法を選定するとともに、事後調査の結果と環境

影響評価の結果との比較検討が可能となるようにすること。  
 三 事後調査の実施に伴う環境への影響を回避し、又は低減するため、できる限り環境への影響が小さい手法を選定すること。  
 3 事業者は、事後調査の項目及び手法の選定に当たっては、次に掲げる事項をできる限り明らかにするよう努めなければならない。  
 一 事後調査を行うこととした理由  
 二 事後調査の項目及び手法

別表第一 標準項目(第六条関係)

三 事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが明らかとなった場合の対応の方針  
 四 事後調査の結果の公表の方法  
 五 関係する地方公共団体その他の事業者以外の者(以下この号において「関係地方公共団体等」という。)が把握する環境の状況に関する情報を活用しようとする場合における当該関係地方公共団体等との協力又は当該関係地方公共団体等への要請の方法及び内容  
 六 事業者以外の者が事後調査の実施主体となる場合にあって

では、当該実施主体の氏名(法人にあっては、その名称)並びに当該実施主体との協力又は当該実施主体への要請の方法及び内容  
 七 前各号に掲げるもののほか、事後調査の実施に關し必要な事項  
 附則  
 この省令は、公布の日から施行する。

影響要因の区分		環境要素の区分		
工事の 実施 建設機械の稼働 資材及び機械の運搬 に用いる車両の運行 切土工等又は既存の 工作物の除去 工事施工ヤードの設 置 工事用道路等の設置 道路(地表式又は掘 削式)の存在 道路(嵩上式)の存在 自動車の走行 休憩所の供用	大気環境	大気質	二酸化窒素	
			浮遊粒子状物質	
			粉じん等	
		騒音	騒音	
		振動	振動	
		水環境	水質	水の濁り
				水の汚れ
		土壌に係る環境その他の環境	地質及び地形及び地質	重要な地形及び地質
		その他の環境要素	日照障害	
		動物	重要な種及び注目すべき生息地	
		植物	重要な種及び群落	
		生態系	地域を特徴づける生態系	
	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望		
	人と自然との豊かな触れ合いの場の場	主要な人と自然との触れ合いの場		
	環境への負荷の量より予測及び評価されるべき環境要素	建設工事に伴う副産物		

備考

一 ○印は、各欄に掲げる環境要素が、影響要因の区分の項に掲げる各要因により影響を受けるおそれがあることを示す。

二 この表において「粉じん等」とは、粉じん、ばいじん及び自動車の運行又は建設機械の稼働に伴い発生する粒子状物質をいう。

三 この表において「重要な地形及び地質」、「重要な種及び群落」とは、それぞれ学術上又は希少性の観点から重要なものをいう。

四 この表において「注目すべき生息地」とは、学術上若しくは希少性の観点から重要である生息地又は地域の象徴であることその他の理由により注目すべき生息地をいう。

五 この表において「主要な眺望点」とは、不特定かつ多数の者が利用している景観資源を眺望する場所をいう。

六 この表において「主要な眺望景観」とは、主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観をいう。

七 この表において「主要な人と自然との触れ合いの活動の場」とは、不特定かつ多数の者が利用している人と自然との触れ合いの活動の場をいう。

八 この表において「切土工事」とは、切土をする工事その他の相当量の建設発生土又は汚泥を発生させる工事を用いる人との触れ合いの活動の場をいう。

九 この表において「工事施工ヤード」とは、工事中の作業に必要な区域として設置される区域をいう。

十 この表において「休憩所」とは、高速自動車国道又は自動車専用道路に設置される休憩所（公衆便所を含む）をいう。

別表第二 標準手法（第八条関係）

標準項目		標準手法	
環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法
二酸化窒素	自動車の走行	<p>一 調査すべき情報</p> <p>イ 二酸化窒素の濃度の状況</p> <p>ロ 気象の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報（次に掲げる情報については、それぞれ次に定める方法を用いられたものとする。）の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>イ 二酸化窒素の濃度の状況 二酸化窒素に係る環境基準に規定する二酸化窒素の濃度の測定の方法</p> <p>ロ 風の状況 気象業務法施行規則（昭和二十七年運輸省令第百一号）第一条の二の表第一号トに規定する風の観測の方法（気象庁が観測した場合に限る。）又は同規則第一条の三の表第六号イに規定する風向の観測の方法及び同号ロに規定する風速の観測の方法</p> <p>三 調査地域</p> <p>二酸化窒素の拡散の特性を踏まえて二酸化窒素に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>ブルーム式及びパフ式による計算</p> <p>二 予測地域</p> <p>調査地域のうち、二酸化窒素の拡散の特性を踏まえて二酸化窒素に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>三 予測地点</p> <p>二酸化窒素の拡散の特性を踏まえて予測地域における二酸化窒素に係る環境影響を的確に把握できる地点</p> <p>四 予測対象時期等</p> <p>計画交通量の発生が見込まれる時期</p>
	浮遊粒子状物質	自動車の走行	<p>一 調査すべき情報</p> <p>イ 浮遊粒子状物質の濃度の状況</p> <p>ロ 気象の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報（次に掲げる情報については、それぞれ次に定める方法を用いられたものとする。）の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>イ 浮遊粒子状物質の濃度の状況 大気汚染に係る環境基準に規定する浮遊粒子状物質の測定の方法</p> <p>ロ 風の状況 気象業務法施行規則第一条の二の表第一号トに規定する風の観測の方法（気象庁が観測した場合に限る。）又は同規則第一条の三の表第六号イに規定する風向の観測の方法及び同号ロに規定する風速の観測の方法</p> <p>三 調査地域</p> <p>浮遊粒子状物質の拡散の特性を踏まえて浮遊粒子状物質に係る環境影響を受けるおそれと認められる地域</p> <p>四 調査地点</p>

粉じん等	建設機械の稼働	<p>がある」と認められる地域</p> <p>四 調査地点</p> <p>浮遊粒子状物質の拡散の特性を踏まえて調査地域における浮遊粒子状物質に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等</p> <p>春夏秋冬ごとにそれぞれ一週間</p>
<p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>気象の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>粉じん等の拡散の特性を踏まえて粉じん等に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点</p> <p>粉じん等の拡散の特性を踏まえて調査地域</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>気象の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>粉じん等の拡散の特性を踏まえて粉じん等に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点</p> <p>粉じん等の拡散の特性を踏まえて調査地域</p>
<p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>気象の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>粉じん等の拡散の特性を踏まえて粉じん等に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点</p> <p>粉じん等の拡散の特性を踏まえて調査地域</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>事例の引用又は解析</p> <p>二 予測地域</p> <p>調査地域のうち、粉じん等の拡散の特性を踏まえて粉じん等に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>三 予測地点</p> <p>粉じん等の拡散の特性を踏まえて調査地域</p>

騒音	建設機械の稼働	<p>における粉じん等に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等</p> <p>粉じん等の拡散の特性を踏まえて調査地域における粉じん等に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>
<p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>騒音の状況</p> <p>ロ 地表面の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報（騒音の状況については、騒音規制法第十五条第一項の規定により定められた特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準に規定する騒音の測定の方法を用いられたものとする。）の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点</p> <p>音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等</p> <p>音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>音の伝搬理論に基づく予測式による計算</p> <p>二 予測地域</p>
<p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>騒音の状況</p> <p>ロ 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行が予測される道路の沿道の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>音の伝搬理論に基づく予測式による計算</p> <p>三 予測地域</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>音の伝搬理論に基づく予測式による計算</p> <p>二 予測地域</p>

<p>運行</p>	<p>二 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報（騒音の状況については、騒音に係る環境基準に規定する騒音の測定の方法を用いられたものとす。）の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域 音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点 音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等 音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>	<p>調査地域のうち、音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>三 予測地点 音の伝搬の特性を踏まえて予測地域における騒音に係る環境影響を的確に把握できる地点</p> <p>四 予測対象時期等 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音に係る環境影響が最大となる時期</p>
<p>自動車の走行</p>	<p>一 調査すべき情報 イ 騒音の状況 ロ 対象道路事業により新設又は改築される道路の沿道の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報（騒音の状況については、騒音に係る環境基準に規定する騒音の測定の方法を用いられたものとす。）の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域 音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点 音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等 音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>	<p>一 予測の基本的な手法 音の伝搬理論に基づく予測式による計算</p> <p>二 予測地域 調査地域のうち、音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>三 予測地点 音の伝搬の特性を踏まえて予測地域における騒音に係る環境影響を的確に把握できる地点</p> <p>四 予測対象時期等 計画交通量の発生が見込まれる時期</p>

<p>振動</p>	<p>建設機械の稼働</p>	<p>一 調査すべき情報 地盤の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域 振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点 振動の伝搬の特性を踏まえて調査地域における振動に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等 振動の伝搬の特性を踏まえて調査地域における振動に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間及び時期</p>
<p>振動</p>	<p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</p>	<p>一 調査すべき情報 イ 振動の状況 ロ 地盤の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報（振動の状況については、振動規制法施行規則（昭和五十一年総理府令第五十八号）別表第二備考4及び7に規定する振動の測定の方法を用いられたものとす。）の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域 振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点 振動の伝搬の特性を踏まえて調査地域における振動に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間及び時期</p>
<p>振動</p>	<p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</p>	<p>一 予測の基本的な手法 振動レベルの八十パーセントレンジの上端値を予測するための式を用いた計算</p> <p>二 予測地域 調査地域のうち、振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>三 予測地点 振動の伝搬の特性を踏まえて予測地域における振動に係る環境影響を的確に把握できる</p>

水の濁り	休憩所の 供用	自動車 走行	<p>ける振動に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等</p> <p>振動の伝搬の特性を踏まえて調査地域における振動に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>
<p>一 調査すべき情報</p> <p>国又は関係する地方公共団体による水質に係る規制等の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理</p> <p>三 調査地域</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>振動の状況</p> <p>ロ 地盤の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報（振動の状況については、振動規制法施行規則別表第二備考4及び7に規定する振動の測定の方法を用いられたものとする。）の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査地点</p> <p>振動の伝搬の特性を踏まえて調査地域における振動に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等</p> <p>振動の伝搬の特性を踏まえて調査地域における振動に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>原単位法により浮遊物質量を計算</p> <p>二 予測地点</p> <p>汚水を排水する公共用水域</p> <p>三 予測地点</p>	<p>地点</p> <p>四 予測対象時期等</p> <p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動に係る環境影響が最大となる時期</p> <p>一 予測の基本的な手法</p> <p>振動レベルの八十パーセントレンジの上端値を予測するための式を用いた計算</p> <p>二 予測地域</p> <p>調査地域のうち、振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けられるおそれがある地域</p> <p>三 予測地点</p> <p>振動の伝搬の特性を踏まえて予測地域における振動に係る環境影響を的確に把握できる地点</p> <p>四 予測対象時期等</p> <p>計画交通量の発生が見込まれる時期</p>

日照阻害	水の汚れ	道路嵩 上式の	休憩所の 供用
<p>一 調査すべき情報</p> <p>土地利用の状況</p>	<p>四 汚水を排水する公共用水域</p> <p>汚水を排水する地点</p> <p>一 調査すべき情報</p> <p>国又は関係する地方公共団体による水質に係る規制等の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理</p> <p>三 調査地域</p> <p>汚水を排水する公共用水域</p> <p>四 調査地点</p> <p>汚水を排水する地点</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>土地利用の状況</p>	<p>四 汚水を排水する地点</p> <p>汚水を排水する地点</p> <p>一 調査すべき情報</p> <p>国又は関係する地方公共団体による水質に係る規制等の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理</p> <p>三 調査地域</p> <p>汚水を排水する公共用水域</p> <p>四 調査地点</p> <p>汚水を排水する地点</p>
<p>一 調査すべき情報</p> <p>土地利用の状況</p>	<p>四 汚水を排水する地点</p> <p>汚水を排水する地点</p> <p>一 調査すべき情報</p> <p>国又は関係する地方公共団体による水質に係る規制等の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理</p> <p>三 調査地域</p> <p>汚水を排水する公共用水域</p> <p>四 調査地点</p> <p>汚水を排水する地点</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>等時間の日影線を描</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>重要な地形及び地質の概況</p> <p>イ 地形及び地質の概況</p> <p>ロ 重要な地形及び地質の分布、状態及び特性</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>対象道路事業実施区域及びその周辺の区域</p> <p>四 調査地点</p> <p>地形及び地質の特性を踏まえて調査地域における重要な地形及び地質に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>五 調査期間等</p> <p>調査期間等</p> <p>地形及び地質の特性を踏まえて調査地域における重要な地形及び地質に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点</p> <p>三 予測対象時期等</p> <p>地形及び地質の特性を踏まえて重要な地形及び地質に係る環境影響を的確に把握できる時期</p>

存在	<p>ロ 地形の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理</p> <p>三 調査地域</p> <p>土地利用及び地形の特性を踏まえて日照障害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>四 調査期間等</p> <p>土地利用の状況及び地形の状況を適切に把握することができる期間</p>	<p>いた日影図の作成</p> <p>二 予測地域</p> <p>調査地域のうち、土地利用及び地形の特性を踏まえて日照障害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>三 予測地点</p> <p>土地利用及び地形の特性を踏まえて予測地域における日照障害に係る環境影響を的確に把握できる地点</p> <p>四 予測対象時期等</p> <p>道路(嵩上式)の設置が完了する時期</p>
<p>重要な種及び注目すべき生息地</p> <p>工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置</p> <p>道路(地)表式又は掘割式)の存在及び道路(嵩上式)の存在</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>イ 脊椎動物、昆虫類その他主な動物に係る動物相の状況</p> <p>ロ 動物の重要な種の分布、生息の状況及び生息環境の状況</p> <p>ハ 注目すべき生息地の分布並びに当該生息地の状況及び生息環境の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>対象道路事業実施区域及びその周辺の区域</p> <p>四 調査地点</p> <p>動物の生息の特性を踏まえて調査地域における重要な種及び注目すべき生息地に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点又は経路</p> <p>五 調査期間等</p> <p>動物の生息の特性を踏まえて調査地域における重要な種及び注目すべき生息地に係る重要な種及び注目すべき生息地に係る環境影響を的確に把握できる時期</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>動物の重要な種及び注目すべき生息地について、分布又は生息環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析</p> <p>二 予測地域</p> <p>調査地域のうち、動物の生息の特性を踏まえて重要な種及び注目すべき生息地に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>三 予測対象時期等</p> <p>動物の生息の特性を踏まえて重要な種及び注目すべき生息地に係る環境影響を的確に把握できる時期</p>

重要な種及び群落	<p>工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置</p> <p>道路(地)表式又は掘割式)の存在及び道路(嵩上式)の存在</p> <p>一 調査すべき情報</p> <p>イ 種子植物その他主な植物に係る植物相及び植生の状況</p> <p>ロ 植物の重要な種及び群落の分布、生育の状況及び生育環境の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>対象道路事業実施区域及びその周辺の区域</p> <p>四 調査地点</p> <p>植物の生育及び植生の特性を踏まえて調査地域における重要な種及び群落に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p> <p>五 調査期間等</p> <p>植物の生育及び植生の特性を踏まえて調査地域における重要な種及び群落に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>植物の重要な種及び群落について、分布又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析</p> <p>二 予測地域</p> <p>調査地域のうち、植物の生育及び植生の特性を踏まえて重要な種及び群落に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p> <p>三 予測対象時期等</p> <p>植物の生育及び植生の特性を踏まえて重要な種及び群落に係る環境影響を的確に把握できる時期</p>
<p>地域を特徴づける生態系</p> <p>工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置</p> <p>道路(地)表式又は掘割式)の存在及び道路(嵩上式)の存在</p>	<p>一 調査すべき情報</p> <p>イ 動物植物その他の自然環境に係る概況</p> <p>ロ 複数の注目種等の生態、他の動物植物との関係又は生息環境若しくは生育環境の状況</p> <p>二 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析</p> <p>三 調査地域</p> <p>対象道路事業実施区域及びその周辺の区域</p> <p>四 調査地点</p> <p>動物植物その他の自然環境の特性及び注目種等の特性を踏まえて調査地域における注目種等に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる</p>	<p>一 予測の基本的な手法</p> <p>注目種等について、分布、生息環境又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析</p> <p>二 予測地域</p> <p>調査地域のうち、動物植物その他の自然環境の特性及び注目種等の特性を踏まえて注目種等に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域</p>

<p>主要な人と自然との触れ合いの活動の場</p>	<p>主要な人と自然との触れ合いの活動の場</p>	<p>主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観(高上式)の存在</p>	<p>主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観(高上式)の存在</p>
<p>道路(地)表式又は掘割式)の存在及び道路(高上式)</p>	<p>道路(地)表式又は掘割式)の存在及び道路(高上式)</p>	<p>道路(地)表式又は掘割式)の存在及び道路(高上式)の存在</p>	<p>道路(地)表式又は掘割式)の存在及び道路(高上式)の存在</p>
<p>一 調査すべき情報 イ 人と自然との触れ合いの活動の場の概況 ロ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況 二 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報</p>	<p>一 調査すべき情報 イ 人と自然との触れ合いの活動の場の概況 ロ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況 二 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報</p>	<p>五 地点又は経路 五 調査期間等 動植物その他の自然環境の特性及び注目種等の特性を踏まえて調査地域における注目種等に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯 四 調査地点 景観の特性を踏まえて調査地域における主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点 三 調査期間等 景観の特性を踏まえて調査地域における主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>	<p>三 予測対象時期等 動植物その他の自然環境の特性及び注目種等の特性を踏まえて注目種等に係る環境影響を的確に把握できる時期 一 予測の基本的な手法 主要な眺望点及び景観資源についての分布の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析並びに主要な眺望景観についての完成予想図、フォトモニタージュ法その他の視覚的な表現方法 二 予測地域 調査地域のうち、景観の特性を踏まえて主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域 三 予測対象時期等 景観の特性を踏まえて主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に係る環境影響を的確に把握できる時期</p>

<p>建設工事に伴う副産物の除去</p>	<p>の存在</p>
<p>建設工事に伴う副産物の除去</p>	<p>の収集並びに当該情報の整理及び解析 三 調査地域 対象道路事業実施区域及びその周辺の区域 四 調査地点 人と自然との触れ合いの活動の場の特性を踏まえて調査地域における主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点 五 調査期間等 人と自然との触れ合いの活動の場の特性を踏まえて調査地域における主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯</p>
<p>三 予測対象時期等 工事期間</p>	<p>二 予測地域 調査地域のうち、人と自然との触れ合いの活動の場の特性を踏まえて主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域 三 予測対象時期等 人と自然との触れ合いの活動の場の特性を踏まえて主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を的確に把握できる時期 一 予測の基本的な手法 建設工事に伴う副産物の種類ごとの発生状況の把握 二 予測地域 対象道路事業実施区域 三 予測対象時期等 工事期間</p>



- 一 この表において「粉じん等」とは、粉じん、ばいじん及び自動車の運行又は建設機械の稼働に伴い発生する粒子状物質をいう。
- 二 この表において「休憩所」とは、高速自動車国道又は自動車専用道路に設置される休憩所（公衆便所を含む。）をいう。
- 三 この表において「重要な地形及び地質」、「重要な種」及び「重要な種及び群落」とは、それぞれ学術上又は希少性の観点から重要なものをいう。
- 四 この表において「工事施工ヤード」とは、工事中の作業に必要な区域として設置される区域をいう。
- 五 この表において「注目すべき生息地」とは、学術上若しくは希少性の観点から重要である生息地又は地域の象徴であることその他の理由により注目すべき生息地をいう。
- 六 この表において「注目種等」とは、地域を特徴づける生態系に関し、上位性、典型性及び特殊性の視点から注目される動植物の種又は生物群集をいう。
- 七 この表において「主要な眺望点」とは、不特定かつ多数の者が利用している景観資源を眺望する場所をいう。
- 八 この表において「主要な眺望景観」とは、主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観をいう。
- 九 この表において「主要な人と自然との触れ合いの活動の場」とは、不特定かつ多数の者が利用している人と自然との触れ合いの活動の場をいう。
- 十 この表において「切土工等」とは、切土をする工事その他の相当量の建設発生土又は汚泥を発生させる工事をいう。

# 高速自動車国道法等の一部を改正する

## 法律について(下)

油谷 充寿

前号においては、法律改正の趣旨・目的から高速自動車国道法の連結許可制度の改正までを記述したところであるが、本稿においては、道路法及び日本道路公団法の改正部分を紹介する。

### 五 改正の具体的内容

#### (1) 道路法の一部改正

連結路附属地における占用許可基準の緩和

(第三十三条第二項)

道路は一般交通の用に供することが本来目的であり、一般使用といわれるものであるのに対して、道路占用は、道路の特別使用であつて、あくまでも、道路の本来機能を阻害しない範囲内でのみ認められるべき性格のものである。

道路法第三十三条第一項の「道路の敷地外に余

地がないためにやむを得ない」との基準は、道路の占用が道路本来の目的からは好ましくない以上、他の土地に余地(立地可能な場所)がある場合にまで、占用を認める必要はないからである。

これに対して、高速自動車国道又は自動車専用

道路の連結路附属地(インターチェンジの車線等に

囲まれた又は接している高速自動車国道又は自

動車専用道路の道路区域内の土地)に立地する高

速自動車国道等の通行者の利便の増進に資する施

設については、閉鎖空間である高速自動車国道等

の通行者の利便の向上と連絡路等の通行の安全性

等を確保しつつ連結路附属地の有効利用を図る観

点から、道路区域の他に余地があつたとしても、

道路区域への立地を認める合理性が認められる。

したがって、連結路附属地に設ける利便の増進

に資する施設については、道路法第三十三条第一項の「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない」の基準を適用しないこととし、道路占用許可の基本的な概念にかかわる規制緩和を講じたところである。

また、本法律の改正に伴う関連政令の改正において、道路法施行令を改正し、連結路附属地に設ける食事施設、購買施設等で通行者の利便の増進に資するもの(コンビニエンスストア、ファミリーレストラン等。以下「利便増進施設」という。)を占用許可対象物件に追加する方針である。

この占用許可制度の規制緩和により、民間事業者の創意工夫を活かした高速自動車国道等の通行者へのサービスの一層の向上が図られるものと考

## (2) 日本道路公団法の改正

日本道路公団法の改正内容は、高速自動車国道法の連結許可制度の改正及び道路法の占用許可基準の改正に伴う日本道路公団の業務規定の改正である。

なお、「三 立法形式」で記述したように、両法の改正条項とこの日本道路公団法の業務規定の改正との相互の関連（ブリッジ）が、本法律が一括化している理由の一つとなっている。

① 高速自動車国道活用施設の通路その他の施設の建設及び管理の受託（第十九条第一項第七号ロ）

高速自動車国道活用施設は、商業施設、レクリエーション施設等であつて、施設の管理者である事業者は、高速自動車国道に連結する通路その他の施設の設計、施行等の十分な能力を持っていない場合があり、また、高速自動車国道の管理者である日本道路公団が行つた方が効率的であることも考えられるため、高速自動車国道活用施設の通路その他の施設の管理者の委託があつた場合に、当該通路その他の施設の建設及び管理を行へることとした。

② 利便の増進に資する施設への投資

道路法第三十三条第二項に規定する高速自動車国道又は自動車専用道路の連結路附属地

に設けられる通行者の利便の増進に資する施設の中で、二以上の者が共同して設置し、多様な利便の効率的な提供に資するものに限つて当該施設の建設及び管理に日本道路公団が投資できることとした（第十九条の二第二号）。これは、地元の複数の中小事業者が共同で事業を行うような場合には、地様なサービスが、道路区域を効率的に利用して提供されることになるため、投資を認めることとしたものであるが、投資は、建設大臣の承認を要することとなつており、慎重に審査をする方針である。

③ その他の改正事項

①及び②の改正のほか、理事及び監事の任期の変更（四年↓二年）を行っているが、これは、行政改革に関する答申等を受けて措置するものであり、罰金額の変更等は、最近の同様の規定の改正例に倣つたものである。

## 六 国会審議等について

(1) 本法案は、参議院先議法案であり、国会審議の経過等は、次のとおりである。

三月 二日 事務次官等会議

三月 三日 閣議決定 参議院提出

四月 八日 参議院国土環境委員会に付託

四月 一六日 提案理由説明

四月 二三日 質疑 採決

四月 二四日 参議院本会議採決

五月 一九日 衆議院建設委員会に付託

五月 二〇日 提案理由説明

五月 二二日 質疑 採決

五月 二八日 衆議院本会議採決

(2) 委員会の審議においては、法案の趣旨・目的、連結許可等の透明性、公平性の確保、地元地方公共団体との連携等、各般にわたる質疑が行われた。

また、附帯決議が付されている。

（道路局路政課課長補佐）



# 平成一〇年 国土建設の現況（建設白書）の概要

道路局道路総務課

## はじめに

今年の国土建設の現況（建設白書）では、まず「第1 総説」において、公共投資について様々な議論が展開されてきた中、公共投資を担当する立場からこれまでの取組を振り返りつつ、社会情勢の変化に対して今後どのような基本的スタンスに立って対応していくのかをあらためて考えている。

また、「第2 国土建設施策の動向」のうち道路関係施策については、「社会、経済、生活を支える道づくり」と題し、道路をめぐる現状と課題を最新の資料・情報に基づいて整理・分析するとともに、平成九年度、平成一〇年度の主要施策について解説している。

以下、本年の建設白書のうち、道路関係部分を中心にその概略について紹介する。

## 第1 総説

### 次世代へ向けて

## 第一章 次世代に向けて

### 第一節 住宅・社会資本をめぐる情勢の変化

我が国の住宅・社会資本の整備水準は、戦後五〇年あまりにわたる整備の結果、地域や施設によって未だ立ち遅れているところはあるものの、着実に向上してきた。当初、住宅・社会資本が絶対的に不足していた時代には、行政に求められるものは比較的画一的で把握が容易であり、また、絶

対的不足の中で整備効果も費用と比較するまでもなく明らかであったため、行政は迷いなく住宅・社会資本整備を進めることができた。しかし、基礎的な部分の整備が進むにつれ、整備効果に対する満足度が通減するとともに、それ以上の水準に整備する際の国民のニーズも多様化して、すべての人が満足する整備を行うことは次第に難しくなりつつある。また、今後これまでのような経済成長が期待できない中で、限られた財源を誰のためにどう使うかという点も意思決定を難しくしている要因である。

一方、経済社会においては、少子高齢化、国際化、情報化、地球温暖化、バブル崩壊やその後の景気低迷など様々な変化が生じている。こうした状況変化は、その影響の不確実性も手伝って悲観

的にとらえられ、社会の閉塞感につながっている感がある。また、経済社会活動の基盤を支えてきた住宅・社会資本についても、少子高齢化による投資余力の減少、バブルの影響による土地住宅市場の問題などの状況変化に対応した課題を抱えているとともに、住宅・社会資本に関する行政についても自らの役割を再認識した上で多様化するニーズへの確に対応していくことが求められている。

## 第二節 次世代の素描

このような様々な社会経済情勢の変化を背景として、国民の意識や活動・生活様式にも新たな潮流が見られる。こうした新たな潮流をヒントに、次世代を素描すると、今後は、

- ① 経済活動を中心としたライフスタイルばかりでなく多様な交流を通じて独自のライフスタイルや文化を追求創造する社会
- ② 人間中心の活動にばかりでなく自然との共生に心の豊かさを見出す社会
- ③ 国際的な経済活動を指向する一方で地域循環型の経済活動に自分のやりがいを見出す社会へと移行する可能性があると考えられる。

## 第二章 次世代へ手渡す住宅・社会資本

第一節 次世代において期待される住宅・社会資本

### 本 の 役 割

住宅・社会資本には従来までのどちらかと言うと経済発展を優先し、画一的な目標のもとに専門機能を分担するような住宅・社会資本から、諸制約の中でも多様なニーズを柔軟に受けとめられるような住宅・社会資本へと役割の変換が求められる。

その際、必要なものを新たに整備することと併せて既存のストックを生かしていくことが必要であり、また、ハード中心の考え方からソフト面をより重視した施策展開を進める必要がある。

## 第二節 創造的な活動を生み出す交流を支えるために

### 1 創造的な都市のための都市構造再編

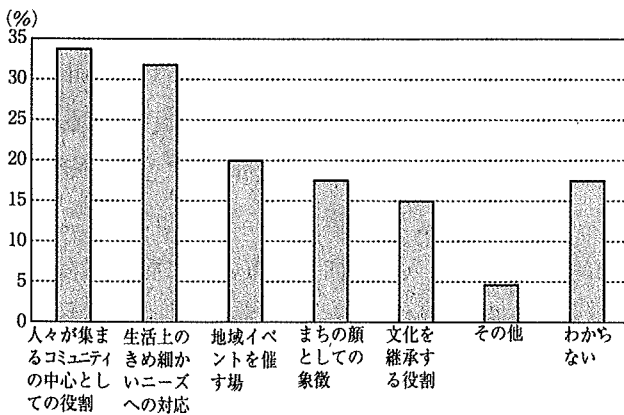
#### (1) 中心市街地の活性化

近年問題となっている中心市街地の衰退は、商店街の衰退など経済的側面だけでなく、実は都市のあり方の転換点を象徴する問題でもある。高度成長の終焉以来、我が国の人口移動は徐々に沈静化しており、現在は人口のピークが間近に迫る中、成熟した都市型社会へと転換しつつある。このような転換の時期を迎え、都市政策の方向を転換し、都市の拡大に対して効率よく対応することに追われるのではなく、都市の中へと目を向け直して「都市の再構築」を推進すべき時期に立ち至っている。ここで、住民の相互関係が生み出す創造性を尊重

する考え方を政策として取り入れる方向への転換、すなわち都市文化を尊重する考え方が重要になってきている。

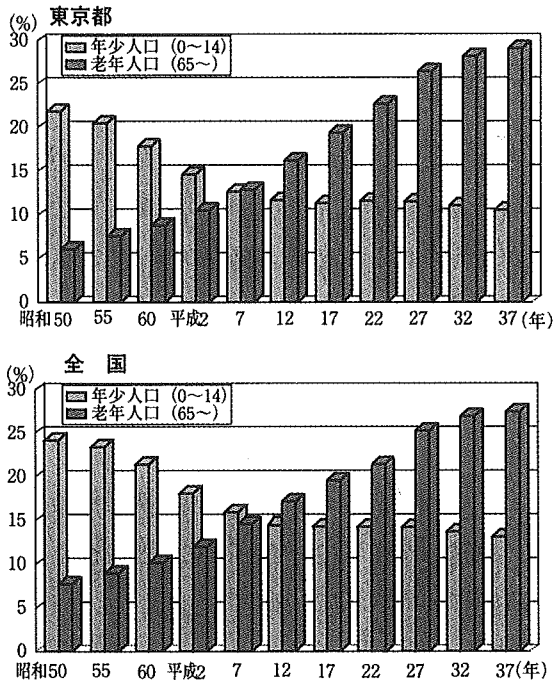
都市規模が小さい地方都市ほど中心市街地の衰退は著しい。中心市街地の衰退が著しいといわれている地方都市の実情を見ると、九州地方の都市に例を取れば、人口規模三〇万人の都市を境にそれより小規模の都市で昼間人口と夜間人口双方が減少しており、業務機能の低下と同時に居住人口も大きく減少させている姿が浮かび上がる。

図表 1 自分が住んでいるまちの中心部に望むこと



注) 複数回答  
出典) 総理府「小売店舗等に関する世論調査」(平成9年6月調査)

図表2 年少人口と老年人口の割合推移

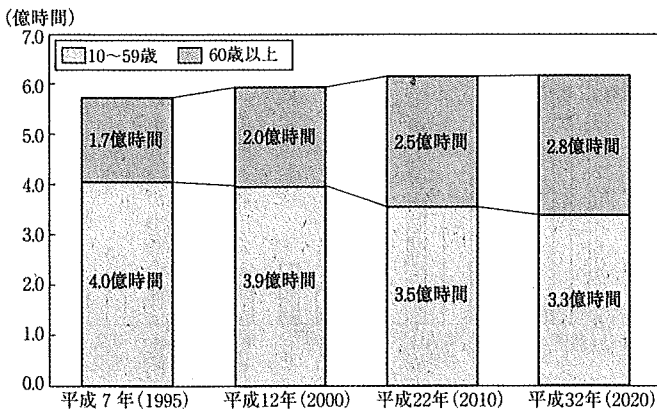


年少人口の増減率の推移

	昭50~55	昭55~60	昭60~平2	平2~7	平7~12	平12~17	平17~22	平22~27	平27~32	平32~37
東京都	-6.6%	-11.2%	-18.7%	-13.2%	-9.5%	-4.5%	-2.1%	-4.8%	-8.3%	-10.4%
全国	1.1%	-5.4%	-13.6%	-11.0%	-7.1%	-2.0%	0.4%	-2.0%	-5.3%	-6.9%

注) 総務庁統計局「国勢調査報告」と国立社会保障・人口問題研究所「都道府県別将来推計人口(平成9年5月推計)」より。

図表3 「国民可処分時間」の増大



注) 現在の各年齢層の生活時間配分を前提として推計した。ここでの「国民可処分時間」とは、10歳以上の我が国の総人口が有している一日当たりの自由行動時間の総計である。出典) NHK国民生活時間調査(平成7年度)及び日本の将来推計人口・平成9年1月推計(国立社会保障・人口問題研究所)により推計した。

このような中心市街地の空洞化は、都市の持つ文化的な意味に与える影響が大きい。多様な中小都市を維持し、その創造性を活かすためには歴史と文化の蓄積装置としての中心市街地の活性化が必要である。世論調査でも、交流や地域情報取得の場や歴史や文化の蓄積装置としての中心市街地への期待が表れている(図表1)。

こうした中心市街地の活性化に当たっては、「中心市街地における市街地の整備及び商業等の活性化に対する法律」が制定されるなど様々な施策が打ち出されているが、市町村と住民の主體的な取組と、さらには、NPOの活躍が期待される。

(2) 都市の少子・高齢化

従来少子・高齢化はどちらかという過疎地域の問題と捉えられてきた。しかしながら、東京都においては平成七年において既に老年人口が年少人口を上回るなど(全国では平成九年)大都市においても、急速な高齢化と子どもの数の減少が進

みつつある(図表2)。大都市周辺には高度成長期に地方から出てきた人々が大量に居住しており、今後、それが急速な高齢化の要因として現れてくる。大都市周辺の地方公共団体は、昭和四〇年代に整備された周辺部の大規模ニュータウンに典型的に見られるように、今後は急速な少子高齢化への対応に追われることとなる。

高齢者は、投資余力の観点からマクロ経済的に捉える場合も、住宅・社会資本の観点から機能的

に捉える場合も、社会的弱者と位置付けられがちであるが、高齢化は必ずしもマイナスイメージで捉えるべきではない。我が国の高齢者の多くは健康で、資産や自由な時間を持っており、社会参加活動に対する意欲も強い。また、今後高齢化が進むにつれて高齢者の層が厚くなるが、現在の各年齢層の生活時間配分を前提にした場合、高齢化について国民の持つ可処分時間の総量は増加していくと考えられる（図表3）。

このような健康で時間も意欲も兼ね備えた高齢者がいきいきと活躍できる社会を創っていくことができれば、我が国の将来についても展望が開ける可能性がある。そのため、

- ① 居住に関する選択肢を増やすため、バリアフリー化、福祉施策との連携などハード・ソフト両面から施策を推進する
- ② 移動を容易にするため、公共交通機関を整備する
- ③ 活動の場を可能な限り提供するため、少子・高齢化に伴う都市構造の再編に際して、高齢者も気軽に楽しめる場を整備する

ことが重要となっている。

移動を容易にするための公共交通機関の整備においては、現在、都市内の交通の渋滞を緩和・解消するため、マルチモーダル施策として公共交通機関の支援が行われているが、公共交通機関が都

市内で有効に機能するためには、各都市圏の都市規模や交通特性に応じて、バイパス、環状道路の整備などの交通容量拡大策、交通需要の調整・抑制策である交通需要マネジメント施策をこれと組み合わせる総合的な都市交通施策が必要である。また、公共交通機関の中でも、地下鉄、都市モノレール、新交通システム、バスなど様々なものがあり、輸送能力や駅間距離などそれぞれが特性を持っており、都市規模や形態にあった選択が必要である。近年、注目されている公共交通機関として路面電車があげられる。

また、市街地の駅、商店街、病院等の周辺及びこれらの施設間において、高齢者など様々な人が安心して通行できるように、幅の広い歩道の整備、段差の切り下げ、昇降装置の付いた利用しやすい立体横断施設の整備などバリアフリーの歩行空間整備を進めている。さらに、身近な道路において、通過交通の進入を抑え、暮らしの安全を確保するため、交通規制とあわせて、歩行空間等の整備を行うコミュニケーション・ゾーンの形成を進めている。

## 2 多様で豊かな地域を創るための連携

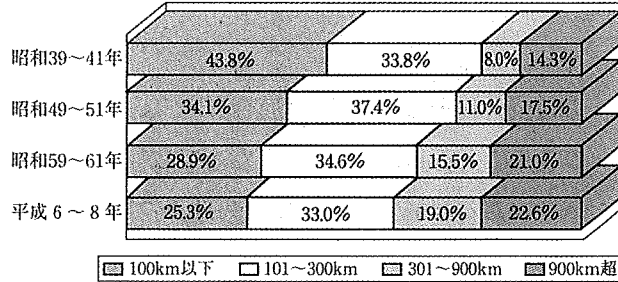
バブル経済の崩壊後、これまでの大都市指向の生活・雇用形態から、地元根ざした「地域循環型」の経済・ライフスタイルが定着する傾向が見受けられる。我が国の人口移動について見ると、

平成四年より都道府県内移動者数は増加しているのに対し、同時期に都道府県間移動者数は減少している。ちょうどこの時期、高卒者の県内就職率や分譲住宅等の着工件数が増加しており、地元で就職し、地元で家を持つとする地元志向の動きが起こっていると考えられる。

地域循環型の経済・ライフスタイルをさらに分析するため、地方圏の人口三〇万人以下の都市圏について分析してみよう。この分析によると、昭和五〇年代まではこの規模の地方都市圏の盛衰は「高度成長」や「地方の時代」などその時代の大きな流れが概ね決定していた。しかし、昭和六〇年代以降、個別の都市圏で成長にバラツキが生じてきている。順調に成長している都市圏では、都市圏内の交流も活発であり、核都市と周辺部との適切な機能分担や相互補完によって都市圏全体を発展させることが重要であることを示唆している。

また、地方圏への公共投資は、投資のなされた地域のみならず大都市圏を含む広い範囲の地域に対して効果を及ぼしている。例えば、東京中央卸売市場に入荷する野菜の送地は高速道路の整備につれて近年ますます遠隔化しており、地方圏の道路整備は大都市にも大きなメリットをもたらしている（図表4）。このように、大都市圏と地方圏は相互依存関係が強く、公共投資の効果を画一的に投資の場所等で分けて議論することは困難である。

図表4 東京都中央卸売市場の野菜入荷高（金額）における  
東京からの距離帯別シェアの推移



注) 1. 100km 以下 千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県  
101～300km 福島県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、静岡県、長野県  
301～900km その他の府県  
901km～ 北海道、山口県、愛媛県、高知県、九州7県、沖縄県  
2. 外国からの入荷高を除く  
3. 東京都「東京都中央卸売市場年報」より建設省作成。

### 第三節 自然との共生を目指した活動を支えるために

#### 1 生態系への負荷軽減と生態系との調和

われわれが生活する人間社会は、昔から様々な活動によって自然へ作用を及ぼしてきた。自然はこれを生態系というシステムの中で処理し、われわれも生態系の一部として自然と共生する生活を営んできた。しかし自然へ及ぼす作用が過度にな

ってくる、生態系システムそのものに影響を及ぼし、大気汚染や水質汚濁など生態系のシステムでは処理しきれない状況が現れた。

これらの問題に対し、人間社会は、原因物質の除去や排出停止などの対症療法的な処置により人間社会への悪影響を最小限にするように取り組んできた。また、自然の回復・尊重への取組が行われてきたが、その場合にも、あくまでも人間活動にとって有益であり、好ましい自然状態をつくるということであったケースも多かった。

しかし、このような人間中心の取組の結果、生態系が徐々に変化し、この変化が環境ホルモン問題を始めとして人間社会に対しても大きな影響を及ぼし始めている。また、現在、地球温暖化問題など原因が普遍的で人間活動と密接不可分な問題も出現してきており、これまでの人間中心の取組は再考を迫られている。

今後は、従来の社会システムを見直し、資源の有効活用による環境への負荷軽減だけでなく、「循環」の考え方を再認識し、生態系との調和の中で社会経済活動を見直すことが求められる。

また、生活者としての自分自身も環境負荷の発生原因であるという認識も徐々に深まっている。霞ヶ浦の最大の汚染原因は生活排水であるが、建設省霞ヶ浦工事事務所では住民との協力関係の下、住民が生態系の仕組みと自らも負荷原因者である

という意識を学ぶ場を設けている。

#### 2 自然の脅威のリスク管理

平成九年は、北海道の一般国道二二九号第二白糸トンネルにおいて大規模な岩盤崩落事故が発生し、長期にわたり通行止めが続いているなど、改めて自然の恐ろしさを感じさせる年であった。

我が国ではむかしから台風や地震をはじめとする自然災害が多く、安全を確保するため国土の安全基盤の整備が進められてきた。こうした努力により自然災害による人命の損失は減少を続けているが、一方で、自然の中で人間活動が大きくなるにつれて、災害時の想定被害も増大し続けている。このように自然の中で人間活動を捉えた場合防災についても自然と調和したあり方が求められる。自然の脅威の発生や拡大に対する人間活動の責任やその引き受け方については、原因者であり最終的に生命・財産の危機にさらされる各人が自覚して対応していかなければならない。

また、今後は、ハードの整備を引き続き進める一方、施設整備のみによりすべての災害を防ぐことは不可能であるという現実的な認識に基づいて、むしろ災害の発生を想定した上で、被害を最小限に軽減するための施策を予め準備する減災対策が重要であると考えられるようになった。このため、ハード面での対策に加えて災害に関する情報の提



供、行政機関間での連携の強化等のソフトの対策を充実させた危機管理型防災対策が展開されている。

一方、現在、地域の防災活動は低調であるが、今後高齢化が進めば、勤め先を持たない高齢者の増加が予想され、災害に対する備えが不十分な社会ともなりかねない。今後は、一層、地域コミュニティの持つ防災機能を高めていく必要がある。地域における防災体制の機能は非常に重要であり、行政と住民は相互に情報を交換し、共同作業で防災に当たることが重要である。

#### 第四節 自由な経済活動を柔軟に支えるために

高度成長期に定着した大量生産・大量消費型の経済活動は、現在、成熟型の経済活動へ移行しつつある。今後、行政は、以下のような取組で自由な発想を柔軟に受け止め、多様な経済活動をきめ細かく支援することが重要である。

① 既存ストックの基本的な機能の維持と多様な活用

② 官民の役割分担や規制の見直し

③ 自由な経済活動を阻害する要因（ポトルネットワーク）の解消

### 1 ストック活用等による柔軟性の増大

今後も、住宅・社会資本の整備を進め、良好なストックを形成していく必要があることはいうま

でもないが、現在既にあるストックを如何に上手

に利用していくかはストックの蓄積が進むとともにますます重要な問題となっていく。今後、既存ストックが、多様化する需要に柔軟に対応するためには、①本来機能を長持ちさせる、②機能を十分に発揮させる、③潜在的機能の発掘を図るなどの様々な工夫が必要となる。例えば、道路の利用に關しても、新たな道路の整備による交通容量の拡大と並んで、交通需要マネジメントによる交通需要の調整・抑制などの利用上の工夫が重要になっている。フレックスタイムや時差出勤などを用いた時間帯による道路の利用の平準化（ピークカット施策）や、都心への自動車の流入を削減するために郊外部で自動車から鉄道・バスなどの公共交通機関へ乗り換えるパークアンドライドなどの施策が行われている。建設省の新道路整備五箇年計画でも、ピークカット施策やパークアンドライド施策を本格的に実施するとともに、交通需要マネジメントの新しい試みについて社会実験による取組を支援・推進し、影響や効果を検証した上で展開を図ることとしている。

### 2 自由な企業機会の提供

経済活動の多様な可能性を引き出していくための取組としては、官民の役割分担の見直しや社会経済情勢の変化に伴う規制の見直しが行われてい

る。

官民の役割分担の見直しによる企業機会の提供としては、民間活力を利用した社会資本整備手法としてのPFI、建築基準法の改正による建築確認等の民間開放があげられる。また、規制緩和による自由な企業機会の提供としては、平成一〇年六月の高速自動車国道法等の一部改正により、高速自動車国道のアクセス制限と占用制限が緩和された。

これまでは、高速交通の安全・円滑の観点から、高速自動車国道に連結できる施設は、公共性の高いもの（道路法の道路、道路運送法の一般自動車道及び飛行場内の共用通路）に限られていたが、高速交通の安全・円滑を阻害しない範囲内において、アクセス制限を緩和し、民間の事業者が設置する高速自動車国道活用施設（相当数の者が高速自動車国道を通行して利用すると見込まれる商業施設、レクリエーション施設等）の通路等の連結を認めることとしたものである。

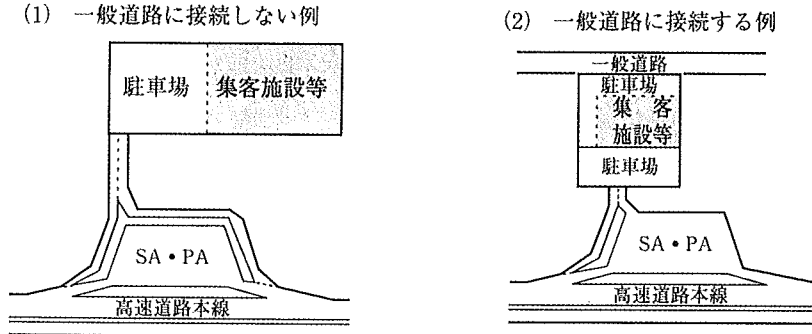
今回の改正では、他にもインターチェンジ周辺の利用可能地に、通行者の利便の増進に資する施設（例えば、ファミリーレストランやコンビニエンスストア）の占用を認めることとした。従来の占用許可基準においては、道路の敷地外に余地のない、やむを得ない場合に限り占用が認められていたが、通行者の利便増進と土地の有効利用の観

点からは、むしろ設置することが望ましい施設もあることから、占用許可基準を緩和することとしたものである。

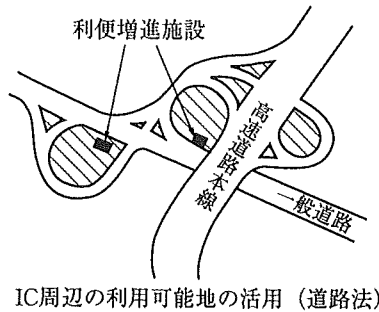
いずれも、民間事業者の活力を活用した高速自

図表5 イメージ図

◎連結許可対象施設の追加（高速自動車国道法）



◎インターチェンジ周辺の利用可能地の活用（道路法）



動車国道の通行者への多様なサービスの提供、民間事業者のビジネスチャンスの拡大等の要望にこたえるための措置であり、利用者が高速自動車国道をさらに有効に活用することが期待される(図表5)。

3 土地市場等の活性化

我が国の都市においては、虫食い地等の低未利用地の整形・集約化等とこれらを活用した再開発を促進することにより、都市を魅力あるものに再構築していくことが重要かつ緊急な課題となっている。

このため、金融機関の不良債権の処理という財務上の対応にとどまらず、低未利用地を拘束している債権債務関係全体を整理し、これを的確に有効需要の創出に結びつけるために調整や支援の仕組みを整備する必要がある。これを受けて、住宅・都市整備公団の再開発・街づくりへの重点化を行うとともに、民間都市再開発機構に都市開発プロモート体制を構築するなどの措置をとることとしている。

第五節 国際的に魅力ある事業環境を支えるために

国際的な相互依存関係がより一層深まる中で、国際標準化の流れをリードし、国際経済において魅力ある事業環境を創出するためには、






- ① 物流の効率化による物流コストの低減
- ② 情報アクセスを確保するための情報通信インフラの整備

が重要である。

# 1 国際化に対応した物流効率化

国際的な視点で見た場合、その国で提供される物流サービスの内容やコスト水準は、産業立地競争上重要な要素の一つとなっている。効率的な広域物流ネットワークを形成するため

図表 6 国際空港・港湾と高速道路網とのアクセス状況（※）

	アメリカ 	ヨーロッパ (独、仏、英、伊) 	日本 
国際空港 	98% $\frac{94}{96}$	72% $\frac{79}{110}$	46% $\frac{12}{26}$
国際港湾 	93% $\frac{52}{56}$	93% $\frac{26}{28}$	33% $\frac{12}{36}$

※：高規格幹線道路等のインターチェンジなどから10分以内に到着可能な施設数/対象施設

注) 1：日本/平成8年度末、アメリカ/空港1995年、港湾1993年、ヨーロッパ/空港1995年、港湾1992年。

2：対象空港は、国際定期便が就航している空港。

3：対象港湾は、ヨーロッパについては総貨物取扱量が年間1,000万トン以上の港湾  
アメリカ、日本については国際貨物取扱量が年間500万トン以上の港湾。

出典) 建設省

には、道路ネットワークを整備し、空港や港湾を整備すると同時に、これらの連絡を強化することが重要である。我が国の国際空港と高速道路網、あるいは国際港湾と高速道路網の連絡率は欧米諸国と比較して低く(図表6)、今後ますます国際化する物流の円滑化を図る上で早急な整備が望まれる。新道路整備五箇年計画では、期間中の平成一四年度末までに国際空港とは七三%、国際港湾とは五三%の連絡率を目指して整備を進め、より長期的にはともに連絡率九割に高めることを目標としている。広域交通におけるネットワークの欠落や渋滞などは、我が国の高コスト構造の大きな要因の一つとなっている。したがって、広域的な連携を支える幹線道路網(高規格幹線道路、地域高規格道路など)の構築を図り、効率的な物流を確保することが重要である。

高規格幹線道路については、二一世紀初頭までに一時間以内で高規格幹線道路のインターチェンジに到達できる地域の面積割合を九〇%とするなど、経済・社会活動の効率化のため、そのネットワークを完成させることを目標としている。新道路整備五箇年計画では、新たに一、三六〇kmの供用を図り、平成一四年度末の供用延長を約八、六〇〇kmとすることとしている。

国際分業体制の一層の進展により国際物流において海上コンテナの利用が増加し、コンテナの国

内陸上輸送の円滑化が強く求められるとともに、国内物流においても、物流コストの削減やエネルギー効率の向上等の観点から輸送車両の大型化による道路貨物輸送の効率化が必要となっている。このため、車両の大型化に対応した道路の整備を進めることが必要になっている。

大型トレーラなど大柄車両の通行を支えるためには、道路や橋梁もそれに耐えうる設計になっなければならない。このため、平成五年に道路構造令及び車両制限令が改正され、道路を設計する際の構造基準の設計荷重がそれまでの一四tまたは二〇tから原則二五tに改められるとともに、高速自動車国道及び道路管理者が指定した道路を通行する車両については、その総重量の一般的制限値が車長及び軸距に応じ最大二五tに引き上げられた。これを受け、過去五年間で約二、〇〇〇の橋梁の補強等、車両の大型化に対応した道路整備が進められた。これにより、二〇tを超える車両(車長及び軸距に応じ最大二五tの車両)が自由走行可能な道路の延長は平成五年の道路構造令等の改正時には約六、〇〇〇kmであったものが、平成一〇年度当初で約三二、〇〇〇kmとなっている。新道路整備五箇年計画ではこれらをさらに平成一四年度末までに約六〇、〇〇〇kmに延長することとしている。

さらに、国際的な物流コスト低減の観点からは、

国際標準であるISO規格の海上コンテナの輸送を円滑にする必要がある。このため、平成一〇年四月から上記の高速自動車国道及び道路管理者が指定した道路においては特殊車両の通行許可によりフル積載した状態での通行が可能となるように措置したところである。これにより、当該路線においては、フル積載のISO規格のコンテナが原則輸送できるようになり、物流の効率化が図られることが期待される。また、現有車両によりフル積載した状態のISO規格のコンテナを輸送すると、車両の軸重が車両制限令に規定されている最高限度額を超えることとなるが、平成九年一月の「21世紀を切りひらく緊急経済対策」を受け、円滑にフル積載を進めるため、当分の間、特例として、必要な改造を行った現有車両等が通行可能となるよう経過措置を講じた。

## 2 経済構造改革を進めるための情報通信の高度化

国際的な大競争時代においては、企業が必要な情報を的確かつ迅速に入手できることが重要であるが、そのためには情報通信インフラの整備が欠かせない。また、情報通信の高度化は、様々な分野でのニュービジネスの創出をもたらすものであり、ハードインフラのみならずソフトインフラの整備も重要となる。

情報ハードインフラの例としては、公共施設管理用光ファイバー網が、情報ソフトインフラの例としては、GIS（地理情報システム）やITS（高度道路交通システム）があり、それぞれ整備が進められている。

道路交通システムの高情報化としては、安全、効率的で環境にやさしい道路交通に支えられた社会の実現に向けて、最先端の情報通信技術を活用して構築する新しい道路交通システムが高度道路交通システム（ITS）がある。ITSは、急速な技術革新を伴い進行する社会のマルチメディア化を、国民の日常生活や経済活動を支える道路交通の分野においていち早く実現するものである。現時点で実用化と展開の本格的な推進に取り組んでいるものとしては、

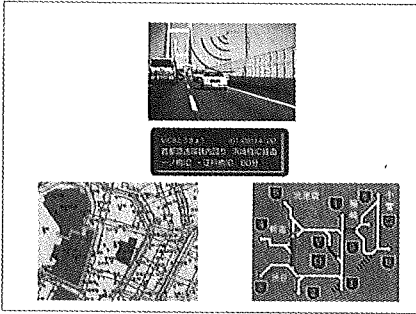
① ノンストップ自動料金収受システム（ETC）による有料道路の料金所における自動的な料金収受

② 道路交通情報通信システム（VICS）等によるリアルタイムな道路交通情報等の提供などがあげられる。

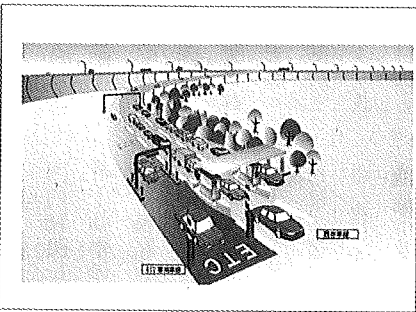
ETCの導入により、有料道路の料金所では料金の支払いが自動化され、支払のための一時停止がなくなることから、料金所渋滞が緩和されるほか、キャッシュレス化による利用者サービスの向上や、料金収受のための管理コストの削減も図られる。新道路整備五箇年計画では、首都高速道路、阪神高速道路、東名・名神等の整備効果の高い路線の料金所に導入することとされている。

VICSは、道路の渋滞情報や事故・気象に起

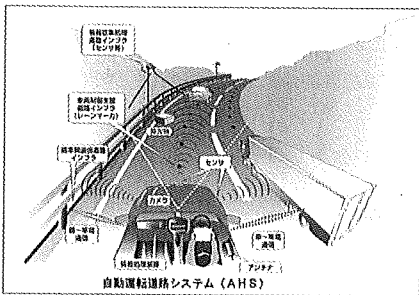
図表7 ITS(高度道路交通システム)の主要プロジェクトのイメージ



【道路交通情報通信システム (VICS) のイメージ】



【ノンストップ自動料金収受システム (ETC) のイメージ】



【自動運転道路システム (AHS) のイメージ】

因する規制情報、駐車場情報等をビーコン等により、自動車に搭載されたカーナビゲーション機器にリアルタイムで提供することで、ドライバーの利便性の向上と渋滞の緩和をめざすシステムである。既に首都圏、近畿圏、愛知県等の九都道府県や全国の高速度道路で情報提供サービスが行われているが、新道路整備五箇年計画では、警察庁、郵政省との連携により、平成一四年度までに各都道府県の主要なエリアで情報提供サービスを受けられるようにすることとしている。

また、ドライバーへの危機警告や運転の補助を行う自動運転道路システム(AHS)等のプロジェクトの研究開発の推進、システムの共通的な基盤の構築、国際標準化活動の支援等にも取り組んでいる。ITSは道路交通問題解決の切り札として、道路交通サービスの高度化を通じて経済構造改革に資するとともに、情報通信、自動車分野における新たな研究開発や設備投資の牽引役となり、世界規模での市場展開が可能な産業分野を創出するものとして期待される(図表1)。

### 第三章 新たな住宅・社会資本整備のあり方に向けて

#### 第一節 住宅・社会資本をめぐる厳しい批判と取組方針

##### 1 批判とこれまでの取組

社会経済情勢変化の中で、近年、住宅・社会資本整備のあり方について様々な観点から厳しい批判がなされるようになった。その焦点となっているのは、公共投資が、将来世代を含めた国民のために便益を生み出すものに対して、透明な手続の下に効率的に向けられているかどうかということである。

建設省としても従来から透明性・効率性確保のための取組を行ってきた。効率的な事業実施の観点からの取組としては、①公共投資のコスト縮減、②公共事業の重点化、③省庁間連携が行われており、公共事業の透明性の確保の観点からの取組としては、①費用対効果分析、②事業の採択基準の公表、③大規模公共工事の再評価等が行われている。一方、住宅・社会資本整備のあり方についての批判の観点にも展開が見られる。当初は効率性や透明性についての行政の説明責任を問う観点からの議論が多かったが、最近では説明責任の問題に加え、現在の行政が持つ仕組みでは利用者である国民のニーズを満足させるサービスを行うことが困難ではないか、というより根本的なところに議論は及んでいるように思われる。

こうした状況を受けて、利用者である国民とのコミュニケーションを積み重ね、多様なニーズを的確に把握するとともに、可能な限り協働のプロセスを取り入れつつ政策を決定する方向へ転換が

必要とされている。

##### 2 次世代に向けての社会資本整備のあり方

こうした状況の中で、行政には何が求められるのであろうか。

まず、行政が独自に収集した情報をもとに自らの基準によりサービス内容を決定するこれまでのやり方では、利用者である国民の満足度を向上することは困難となってきたことへの認識が必要である。

さらに、満足度の向上を目指すに当たっては、①行政のみが専門家ではなく、利用者である国民も利用の専門家として経験と能力を発揮しうる分野があること、②利用者である国民は自らの経験や能力を活かして政策決定に参加することによりサービスに対する満足度が向上することについての認識が必要である。

このときに必要な新しい視点は二つある。まず、第一が、「多様な選択肢の視点」であり、可能な選択肢をなるべく多数用意し、その中から最も高い満足度を得られる組み合わせを実現できるようにすることである。

第二が、「双方向性の視点」であり、行政が利用者である国民と意見を十分に交換しながら的確にニーズを把握するとともに、可能な限り政策決定に協働によるプロセスを取り入れることである。

このような方向に沿って、以下のようにすでに取組や試みが始められている。課題も多いが、個別具体の成果を積み重ね、着実なものとするのが重要と考えている。

## 第二節 透明性・効率性の一層の確保

行政の透明性・効率性の一層の確保の取組としては、公共工事の入札・契約手続の透明性の一層の向上、公共事業評価システム（新規採択、再評価）の導入、公共工事のコスト縮減と品質確保に向けての取組、財政投融资の改革などの取組が行われている。

公共事業評価システムについては、平成九年一月、内閣総理大臣から建設大臣他五大臣に対して、公共事業の再評価システムの導入と事業採択段階における費用対効果分析の活用について指示があった。これを受けて建設省では平成一〇年三月、「建設省所管公共事業の再評価実施要領」と「建設省所管公共事業の新規採択時評価実施要領」を策定した。

公共事業の再評価については、従前からの取組に加え、「建設省所管公共事業の再評価実施要領」が定められたことにより、平成一〇年度からはこの要領に基づき、公共事業の継続に当たり必要に応じた見直しを行う他、事業の継続が適当と認められない場合には事業を休止又は中止することと

なった。対象となるのは、建設省が所管する直轄事業、公団施行事業、補助事業等の全ての事業（管理に係る事業等は除く）である。再評価を実施する事業は、

①事業採択後五年間を経過した時点で未着工の事業

②事業採択後一〇年間を経過した時点で継続中の事業

③事業採択前の準備・計画段階で五年間が経過している事業

等であり、地方建設局や地方公共団体などの事業実施主体が再評価を実施することとした。その際、事業の進捗状況、事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業採択時の費用対効果分析の要因の変化、コスト縮減や代替立案等の可能性、という視点から再評価を行うこととし、再評価の客観性・透明性を確保するため、学識経験者等の第三者から構成される事業評価監視委員会（仮称）を設置して意見を聴き、また再評価の結果については結論に至った経緯、再評価の根拠とともに積極的に公表することとした。

新規事業採択時の評価については、従前からの取組に加え、「建設省所管公共事業の新規採択時評価実施要領」が定められたことにより、建設省所管の全ての事業（管理に係る事業等は除く）で、この要領に基づいて新規事業採択時に評価を行う

こととした。平成一〇年度は評価手法の確立状況に応じて、試行を含めてできる限り多くの事業で評価を実施するものとした。評価手法の策定・改善に当たっては、学識経験者等から構成される評価手法研究委員会（仮称）を各事業ごとに設置して意見を聴き、また、評価結果、採択箇所等は評価手法とともに積極的に公表することとした。

この要領では、新規事業採択時における評価は費用対効果分析を含め総合的に行うこととした。建設省では既に可能な限り事業ごとに費用対効果分析を行い公表しているが、各事業の事業主体により実施される費用対効果分析の手法選択及び手続実施上の整合性を確保し、費用対効果分析の透明性・信頼性の向上に資するため、建設省内で平成一〇年六月「費用対効果分析に関する統一の運用指針（案）」が策定された。これらを踏まえて、道路、下水道などの各事業ごとに、他事業とも整合性を図りながら、費用対効果分析手法の開発等の取組が進められている。

公共工事のコスト縮減においては、費用対効果分析等による事業評価が、事業費等の配分での効率化を図る取組であるのに対して、同じ品質・機能を有する社会資本をできるだけ安価に提供すること、すなわちコスト面での効率化を図る取組についても、現在政府をあげた取組が進められている。

平成九年四月に関係閣僚会議決定「公共工事コ

スト縮減対策に関する行動指針」が出され、これに基づいて平成一一年度までに、公共工事のコスト一〇%以上縮減するための施策を全て講ずることとされている。その取組の初年度にあたる平成九年には、政府全体平均で三・〇%、建設省全体で三・三%の縮減効果が得られており、施策の効果が着実に現れつつある。

建設省においては、各省庁に先立ち、平成六年度より省をあげた公共工事コスト縮減の取組を進めているところであり、今後も関係省庁と連携しながら、公共工事費の約七割を占める地方公共団体におけるコスト縮減への協力と支援も含めて、公共工事コスト縮減活動の浸透・深化に主体的な役割を果たしていく必要がある。

### 第三節 多様な選択肢からのベストミックスへの取組

住宅・社会資本に対する要求が多様化している中で、利用者である国民に多様な選択肢を提示するとともに、その中から最も適当な組み合わせを実現するための取組が求められる。こうした多様な選択肢を用意するための取組としては、PFI等による民間活力の活用、合意形成のための取組としては、地方分権の推進などが行われている。

### 第四節 双方向性の確保への取組

住宅・社会資本を整備するに当たって、国民の多様なニーズに対応していくためには、まず、ニーズの確かな把握が必要である。さらに、「行政が整備し国民が利用する」という考え方を離れて、「行政と国民が力を合わせて協働作業で整備する」という考え方を取り入れることが必要である。的確なニーズの把握への取組としては、平成一〇年五月新道路整備五箇年計画が策定されたが、その策定過程の早い段階から可能な限り多くの意見を踏まえるべく、次のような方法で広く意見が集められた。

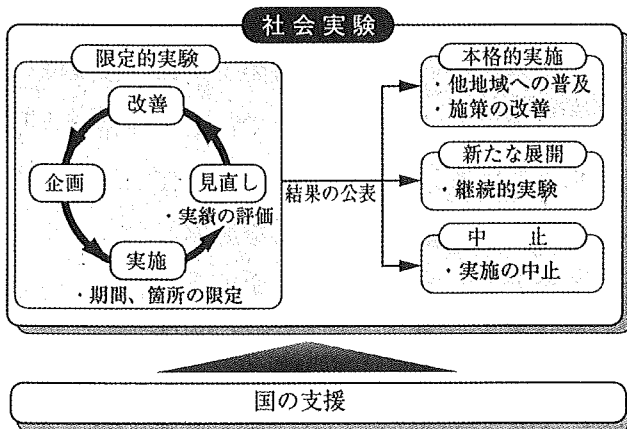
- ① 有識者からなる道路審議会から建議「道路政策変革への提言」より高い社会的価値を求めて」を受けた
- ② パブリック・インボルブメント（PI）方式により全国一三万人から道路政策への意見を集めた（パブリック・インボルブメント方式とは、計画策定、意思決定等の段階で参加の機会を確立する方式。参加はアンケートなど様々な手法で行う）
- ③ 道路や地域づくりをテーマにした懇談会（六四地域二二二回に延べ約三、〇〇〇人が参加）で意見を集めた
- ④ 地域経済界等からのこれからの地域・まちづくりを支える道路整備の方向性を示すビジョン

ヨシ・提言を受けた

⑤ 都道府県や市町村が作成した地域の道路整備五箇年計画への要望を受けた  
これらの作業は多大な労力、時間、費用を要するものであったが、新道路整備五箇年計画の各所に国民の生の声が反映されるなど、大きな成果をあげた。

さらに、行政と利用者である国民との協働による意思決定への取組としては、河川整備計画の策定に関係住民等の意見を反映する手続の導入、社会実験の実施などが行われている。中でも特に注

図表 8 社会実験のイメージ



目すべきは社会実験である(図表8)。社会実験とは、新しい施策の導入に当たって、関係者や住民の参加のもと、期間を限定して試行し、それを評価した上で本格的に実施に移行するか否かを判断するものである。我が国では一九八〇年代に行われ始め、新道路整備五箇年計画でもその積極的実施がうたわれている。

## 第2 国土建設施策の動向

### III 社会、経済、生活を支える道づくり

#### 1 現状と課題

##### (1) 道路をめぐる現状

##### ① 社会・経済・生活と道路の関わり

##### 1) 社会を支える

道路は、国民生活に不可欠な、電気・電話・ガス・上下水道などのライフラインの収容空間として活用され(道路占有割合・上下水道、電気・一〇〇% 電話・九八% ガス・九〇%)、ライフラインの確保に資する役割を果たしているとともに、阪神・淡路大震災の際には、幅員の広い道路がライフラインの確保とともに延焼の防止に大きな効果を発揮するなど、防災空間としての役割も果たしている。

さらに、国内旅客、貨物輸送における自動車交通の占める割合は年々増加しており、国内輸送における自動車交通の役割は拡大し、地方圏におい

ては自動車交通が社会活動の基盤となっている。

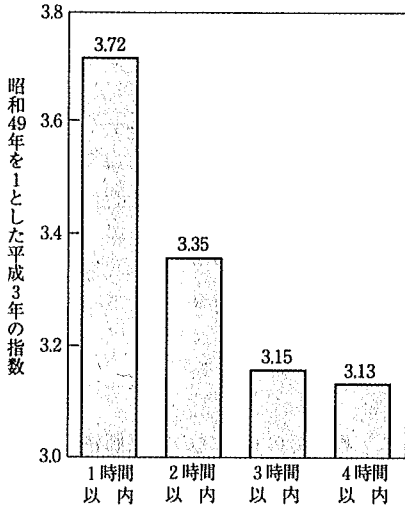
##### 2) 経済を支える

経済の発展とともに運転免許保有者数、自動車保有台数は急激な伸びを示している。これに伴って自動車走行台キロも大きな伸びを示している。このことは、自動車交通が経済の発展と密接不可分であることを示している。

高速交通網の整備は、空港ターミナル機能の向上や地域の商業活動の活性化など、地域の経済活動の活性化に寄与している(図表9)。

また、重厚大型から加工組立型への産業構造の変化に対応して、必要な材料の調達、製品の輸送が容易な高速道路のインターチェンジ周辺に多くの工場が立地していることも経済を支えている

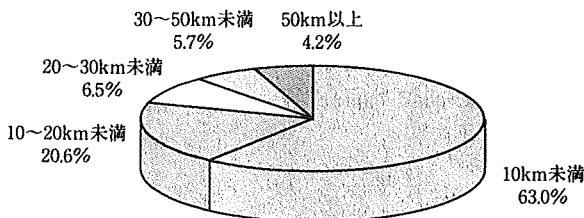
図表9 インターチェンジまでの時間距離区分でみた小売額



注) 全国の市町村を昭和55年時点における高速道路のインターチェンジからの時間距離で区分し、昭和49年を1とした平成3年の指数で小売額の伸びを示したもの。

資料) 国土院

図表10 インターチェンジからの距離別工場立地件数(平成7年)



資料) 建設省

一面である(図表10)。

##### 3) 生活を支える

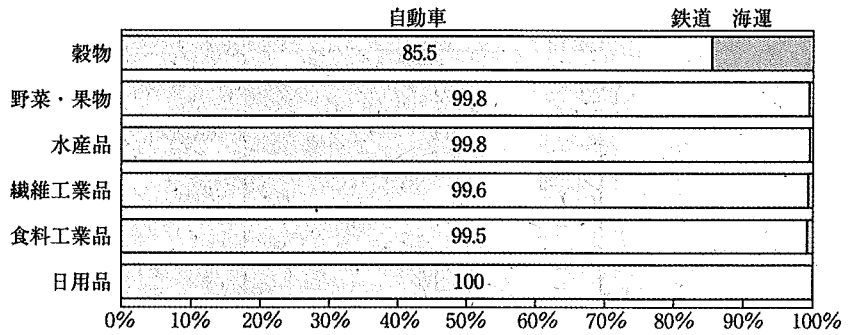
野菜、果物、水産品、日用品等日常生活に必要な品目の輸送のほとんどを自動車輸送が分担している(図表11)。

また、阪神・淡路大震災の影響によって高騰したレタスの価格が、高速交通が確保されるにつれて次第に安定するなど物価の安定にも寄与している。

さらに、高速道路網の整備は宅配便の一日配達



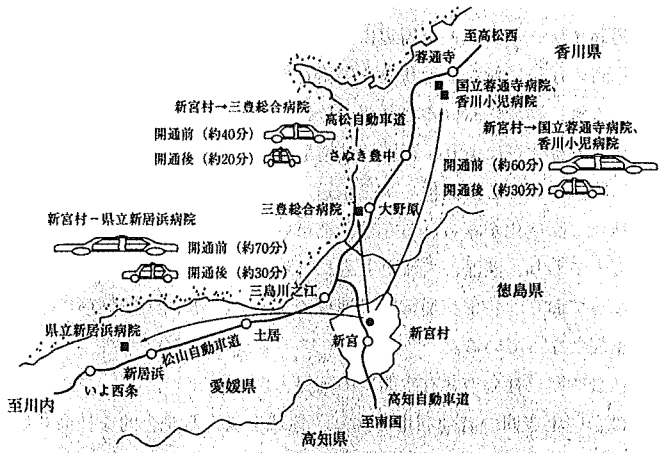
図表11 品目別機関別輸送分担率（平成6年度・輸送トンベース）



資料）運輸省「陸運統計要覧」（平成7年版）

圏を拡大し、生活の利便性に寄与しているとともに、医療機関の少ない地域においても、高度医療、救急医療の利用が可能となるなど地域における高度医療を支援している（図表12）。

図表12 愛媛県新宮村周辺の医療ネットワーク



資料）宇摩地区広域市町村圏組合消防本部、道路時刻表1985年、1995年

- ② 多様な道路の機能  
1) 社会・経済・生活を支える多様な道路の機能

道路の機能は多面的であり、使われ方は多様である。鉄道や航空等の様々な交通機関を支える基盤であるとともに、長距離から短距離まであらゆる自動車交通を担っている。

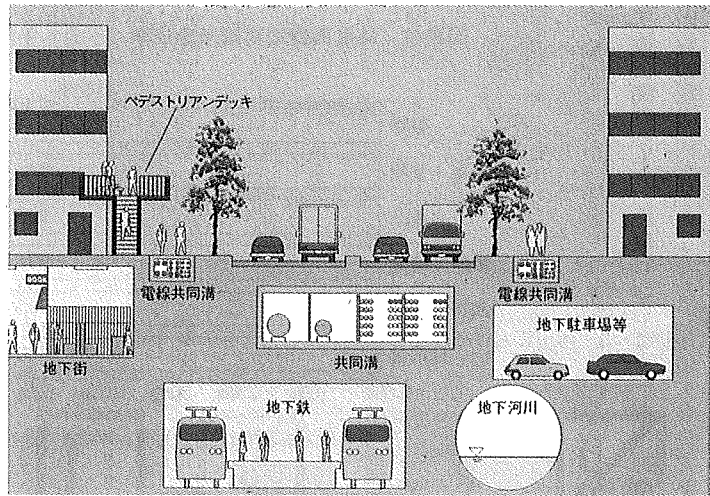
道路整備の進展は多様な生活活動を可能にし、また高速道路インターチェンジ周辺の多数の工場立地を見ても、高速道路は沿道の住民に新たな勤務地を供給しているといえる。

戦後、人流、物流における自動車の分担率は、我が国の産業構造及び消費構造の高度化、多様化等により、飛躍的に増加しているが、都市内道路における貨物輸送の積載効率が低下してきており、渋滞、人流とともに、地域別、距離帯別に、自動車の使われ方が異なっており、各種交通機関の連携のもとで、効率的な輸送体系を形成することが重要となっている。

2) 社会空間（社会の共有空間）の確保・再生  
道路は、国土空間の有効利用を図り、地域を支える総合的な社会基盤である。特に、生活や社会面での安全性の確保や質の高い生活空間の充実を図っていく上で、道路は社会の共有空間として、地域、都市の極めて重要な構成要素である。

このため、今後は、道路の持つ空間機能を發揮させ、個性や魅力ある道づくりを行うため、歩道、植樹帯、中央帯の幅員をより広くするよう配慮するなど、空間機能に着目した新たな道路整備のあり方を構築するとともに、全国の情報通信ネットワーク形成に資することが重要な課題である（図表13）。

図表13 多様な道路の機能



③ 道路整備の現状

道路整備について戦後の歩みを振り返ると、戦直後は砂利道ばかりで、人や自動車の通行はいたるところで難渋を極めている状態であった。このような中、本格的な道路整備は、昭和二九年に策定された「第一次道路整備五箇年計画」から始まり、現在の「新道路整備五箇年計画」によって、着実に進められている。しかしながら高速道路の

図表14 高速道路整備水準の国際比較

国名	高速道路延長 (km)	高速道路延長国土面積 (km <sup>2</sup> /万km <sup>2</sup> )	高速道路延長人口 (km/万人)	高速道路延長√面積・人口 (km/√万km <sup>2</sup> 万人)	高速道路延長自動車保有台数 (km/万台)
アメリカ	73,271	75	2.83	14.6	3.78
ドイツ	11,143	312	1.37	20.7	2.64
イギリス	3,141	137	0.56	8.7	1.38
フランス	9,000	163	1.56	15.9	3.01
イタリア	6,301	209	1.11	15.2	2.05
日本	7,265	192	0.58	10.6	1.12

注) 1. 高速道路延長は、IRF「World Road Statistic '97」による1994年末値。イタリアは91年末値、ドイツは93年末値。アメリカは「Highway Statistic 1994」による1994年末の州際道路延長。日本は道路局調べの1997年度末現在の高規格幹線道路の供用延長。  
2. 国土面積は、総務庁「国際統計要覧1992/93」による1990年値。日本は1997年値。  
3. 人口は、United Nations Monthly Bulletin of Statistics May 1995」による1994年末値。  
4. 保有台数は、日本自動車工業会「主要国自動車統計 1995」による1994年末値。

整備水準は欧米と比較して依然低い水準にあり、一般道路についても円滑に走行できる区間(整備区間)は全体の約五〇%にすぎない(図表14)。(2) 国民のニーズ  
平成九年四月に財政構造改革会議が行った公共事業費に関するアンケート調査によれば、予算配分を増やすべき事業として、「道路」への要望が多

図表15 予算配分を増やすべき事業(55項目のうち上位10項目)

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

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

数ある。地域経済の発展、生活の基盤として道路整備への要望は依然として高いのが現状である。その一方で、道路事業をはじめとする公共事業を取り巻く諸情勢は非常に厳しく、事業実施の透明性や計画策定の客観性を求める声が強くなっている。  
このような中、道路事業をはじめとする公共事

業の透明性や計画策定の客観性を確保するため、平成一〇年度を初年度とする新道路整備五箇年計画の策定に当たっては、国民の声を広く反映することを目的として、国民が政策決定の過程に参加するP I（パブリック・インボルブメント）方式の考え方が導入された（図表15）。

### (3) 道路整備の基本的視点

#### ① 道路政策の方向性

二一世紀を目前に控え、社会生活、経済活動が、人中心の安全で活力に満ちた社会・経済・生活の実現を図るとともに、参加と連携による国土づくり・地域づくり、輸送の合理化に寄与し、もって均衡ある国土の発展と活力のある経済・安心できる暮らしの実現に資することを今後の道路整備の基本的な方針とする新道路整備五箇年計画に基づき、道路整備を効果的・効率的に推進する。

#### 1) 社会・経済・生活の緊急課題への対応

社会、経済、生活が直面する物流の効率化、中心市街地の活性化、高度情報化、渋滞対策、防災対策等の緊急課題を解決していくため、新道路整備五箇年計画の基本政策の下、道路の持つ多様な機能を効率的に発揮できるよう、道路政策を推進する。具体的には、「新たな経済構造実現に向けた支援」「活力ある地域づくり・都市づくりの支援」「よりよい生活環境の確保」「安心して住める国土の実現」を施策の四つの柱として、道路整備を効

果的・効率的に推進するとともに、道路網の管理の充実を図ることとする。

まず、新たな経済構造実現に向けた支援として、交流ネットワークの充実と地域相互の交流促進等を図るため、高規格幹線道路、地域高規格道路の整備を推進する。また、複合一貫輸送を促進する空港、港湾等への連絡道路の整備や車両の大型化に対応した橋梁の補強等を推進するとともに、中心市街地の活性化に資する道路の整備を推進する。さらに高度情報通信社会の構築に向け、光ファイバー等収容空間の整備、高度道路交通システム（ITS）に対応した道路の整備等を推進する。

また、二つ目の柱である活力ある地域づくり・都市づくりの支援としては、「第3次渋滞対策プログラム」等に基づき、バイパス・環状道路等の整備など交通容量拡大策を推進するとともに、交通需要マネジメント施策やマルチモーダル施策、路上工事の縮減に資する共同溝の整備等を推進する。また、都市構造を再編しつつ、快適で活力ある都市を構築するため、都市高速道路等の整備を推進するとともに、土地区画整理事業、市街地再開発事業、電線共同溝の整備等による電線類の地中化

については、関係者との連携のもと、第三期電線類地中化五箇年計画を強力に推進する。さらに、自立的な地域社会の形成を図るため、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業など地域の連絡を強化

する道路の整備や奥地等産業開発道路等の整備を推進する。

三つ目の柱であるよりよい生活環境の確保を図るための施策としては、安全な生活環境を確保するため、歩道の設置や交差点改良などによる道路交通環境の整備や交通安全教育の充実など関係機関と連携して総合的な交通安全施策を推進する。

また、良好な環境創造のため、地球温暖化の防止に資する渋滞対策等を推進するとともに、自然環境と調和のとれた道路の整備、良好な生活環境の保全・形成に資する環境施設帯の整備や沿道整備事業等を推進する。

四つ目の柱である安心して住める国土の実現を図るための施策としては、国土の安全とくらしの安心を確保するため、維持管理の充実等を図るとともに、防災対策、震災対策、避難路の整備、積雪寒冷特別地域における冬期交通の確保を図る事業等を推進し、道路網の管理の充実を図る。

#### 2) 道路施策の進め方の改革

事業目的と社会的な効果を十分に確認しながら投資を判断する時代へ移行していることに対応して、道路施策をより効果的・効率的に執行するため、重点化・効率化、事業等の評価・改善、透明性の確保、適切な役割分担等の視点から道路政策の進め方の改革を図る。

具体的には、コストの縮減の推進など道路事業

の効率化、事業の評価などの評価システムの導入、透明性の確保、パブリック・インボルブメント（P I）の実施など国民参加型のオープンな道路政策、国民と行政、官と民、国と地方が適切に役割分担した新しいパートナーシップの確立などを図る。

### 3) 新技術の開発・導入の促進

環境・エネルギー問題の顕在化、安全・安心に對する要請の高まり、産業の空洞化、道路ストックの老朽化等の喫緊の課題に對し、道路利用者のニーズに即応した効果的・効率的な道路整備を推進するため、新道路技術五箇年計画を策定し、産学官及び異分野の技術研究開発の促進・連携強化を図り、計画的・総合的な技術研究開発を推進する。

### ② 着実な整備のための財源確保の必要性

道路特定財源制度は、我が国の立ち遅れた道路を緊急かつ計画的に整備するため、受益者負担・原因者負担の基本理念に基づいて自動車利用者による道路整備費の負担を求めるとして、昭和二八年に揮発油税が道路特定財源とされたことに始まる。

道路特定財源制度は、道路整備に必要な財源が安定的に確保できるという「安定性」、自動車利用者の誰もが道路整備費を負担するという「公平性」、税負担が道路整備によって税負担者に還元され、その使途と負担の関係が明確であるという「合

理性」を有しており、道路整備を推進していく上で非常に重要な役割を有している。

なお、平成一〇年度税制改正において、新道路整備五箇年計画の円滑な実施に必要な財源の確保のため、揮発油税、地方道路税、自動車取得税、軽油引取税の暫定税率の適用期限が平成一五年三月末まで、自動車重量税の暫定税率の適用期限が平成一五年四月末まで延長されたところである。

### ③ 有料道路を活用した道路整備

財政上の制約の下で、有料道路制度は我が国の道路整備を着実に進展させてきた。今後も全国的な高規格幹線道路網の整備や大都市圏等に集中する交通需要への対応等、有料道路を活用した幹線道路網の拡充は緊急の課題である。

このような今日の厳しい財政状況の下で、制度・運用の改善を図りつつ、有料道路制度を活用していくことの意義は、なお大きいものと考えられる。このため、有料道路を取り巻く状況の変化に對し、国民や利用者の理解を得ながら、適正な負担のもとでの着実な整備と利用者ニーズへの対応を進めることが必要である。

各公団等における、より徹底した建設・管理費の節減とともに、公的助成の拡充等により、適正な料金水準のもとで採算性を確保しながら有料道路制度を活用し、着実な整備の推進を図る。

また、均一料金制の都市高速道路については、

建設着手の段階で料金を見直しを明らかにした上で整備を進める。

さらに、利用者サービスの向上の観点から、渋滞区間の拡幅等のほか、環状道路等のネットワーク整備の推進やVICS・凶形情報版等情報収集・提供施設を一層拡充するとともに、有料道路の料金所において、自動的に料金を支払うことのできるETC（ノンストップ自動料金収受システム）について、平成一〇年度内に機器の調達を一部開始し、その後順次整備を推進する。



# 平成八年度道路交通管理統計の概要

## 道路局道路交通管理課

### 一 概況

道路交通管理統計調査は、全国の道路について道路交通管理の実態を的確に把握するとともに、今後の社会情勢の変化に対応し、道路の実態に即した望ましい道路交通管理のあり方について研究するための基礎資料を得ることを目的として、毎年度実施しているものである。

本調査の対象は、道路法に基づき指定又は認定され、道路管理者が管理しているすべての道路であり、道路運送法に基づく一般自動車道等は含まれていない。

- 調査項目については次のとおりである。
- ① 道路監理員の任命状況
  - ② 道路管理用車両の保有状況

- ③ 道路パトロールの実績
- ④ 道路環境施設の整備状況
- ⑤ 道路情報管理施設等の設置状況
- ⑥ 道路災害の発生状況
- ⑦ 異常気象時の通行規制実績
- ⑧ 異常気象時の警戒・緊急体制の発動実績
- ⑨ 道路情報モニターの活動実績
- ⑩ 車両取締り機器の設置状況
- ⑪ 道路標識による高さ、総重量等の制限の状況
- ⑫ 特殊車両の指導取締り実績
- ⑬ 路上放置車両の処理実績

### 1 道路管理の現況

道路交通管理統計においては、道路管理の現況

### 二 平成八年度道路交通管理統計の概要

表1 道路監理員の任命状況（平成9年4月1日現在）  
（単位：人）

項目	出先機関		
	本庁(本局)	事務所数	道路監理員数
道路管理者	道路監理員数		
日本道路公団	0	120	3,740
本州四国連絡橋公団	0	14	175
都市高速道路公団等	69	44	806
地方建設局等	179	377	3,181
都道府県	1,147	638	12,117
指定市	439	126	1,467
市町村	12,863	496	1,755
一般有料道路	土木部企業局	9	16
	地方道路公社	172	537
計	14,697	1,996	23,794

表2 道路環境施設の整備状況（平成9年4月1日現在）

（単位：km）

	緑化済 道路延長	遮音壁設置		環境施設帯 設置延長	
		道路延長	延べ設置延長		
高速自動車国道	3,877.4	1,400.2	2,154.1	163.8	
本州四国連絡道路	65.5	14.7	23.7	2.2	
都市高速道路	82.5	384.3	755.9	25.3	
国一般	指定区間内	4,831.1	267.7	378.8	182.3
	指定区間外	5,774.8	35.2	50.1	32.7
都道府県道	11,360.1	129.9	175.0	88.0	
市町村道	36,555.0	45.5	51.3	199.5	
料一般 道路有	日本道路公団	313.3	198.2	251.0	27.3
	土木部企業局	6.8	3.5	4.3	0.0
	地方道路公社	371.8	49.1	64.3	0.0
計	63,238.3	2,528.2	3,908.4	721.1	

を知るため、道路の管理体制、施設の整備状況について調査を行っている。

(1) 道路監視員の任命状況について  
道路監視員とは、道路法第七一条第四項に基づき、道路管理者がその職員のうちから命じた者であり、自ら現場において各種の必要な措置を命ずる権限を持つ。

平成九年四月一日現在における任命状況は表1の通りである。

(2) 道路環境施設の整備状況について

道路管理者は、沿道環境保全対策として道路網整備による対策とともに、道路構造の改善による対策を行っている。

具体的には、遮音壁、植樹帯、環境施設帯等の整備を行っており、平成九年四月一日現在の整備状況は、緑化済道路延長が約六万三、〇〇〇km、遮音壁設置延長が約三、九〇〇km、環境施設帯延長が約七〇〇kmとなっている（表2）。

(3) 道路情報管理施設の整備状況について

道路情報管理施設とは、道路管理者が安全かつ円滑な道路交通の確保のため必要な情報を収集し、又は道路利用者に当該情報を提供するために設置される施設であり、道路上の道路情報提供措置、車両監視措置、気象観測措置、緊急連絡施設等が含まれる。

平成九年四月一日現在における主な施設の整備状況は道路情報板約一万八、〇〇〇基、車両監視用テレビ（ITV）約五、二〇〇台、雨量計約六一〇〇基、温度計約三、〇〇〇基、これら施設の設置状況を道路種別にみると、車両監視テレビや交通量測定器は高速自動車国道や都市高速道路で多く設置されており、一方、雨量計、温度計等の気象観測装置は都道府県道や市町村道において多く設置されている（表3-1・表3-2）。

表3-1 道路管理施設等の設置状況（道路情報板等：平成9年4月1日現在）

	道路情報板 (基)					警報表示板 (基)		車両監視用テレビ (台)		交通量測定器 (基)		路側放送 (区間)	ビーコン (基)	道路交通 遮断装置 (基)	
	A型	B型	C型	電光式	計	トンネル	その他	トンネル	その他	料金所	その他				
高速自動車国道	1,485	778	0	863	3,126	1,446	105	1,620	189	2,353	0	121	1,136	67	
本州四国連絡道路	27	21	0	29	77	15	2	2	52	94	16	3	0	0	
都市高速道路	30	0	0	1,415	1,445	84	4	470	859	561	9,501	46	339	114	
国一般	指定区間内	254	517	20	1,685	2,476	979	100	497	647	0	1,152	98	271	561
	指定区間外	234	599	1,011	1,340	3,184	625	54	35	14	2	18	14	2	192
都道府県道	146	962	2,675	1,228	5,011	376	151	81	20	0	13	10	0	678	
市町村道	109	90	801	184	1,184	70	122	10	24	0	27	1	0	84	
料一般 道路有	日本道路公団	259	130	0	250	639	163	1	108	145	286	0	0	6	76
	土木部企業局	13	1	55	14	83	0	1	0	0	4	0	0	0	13
	地方道路公社	153	189	161	369	872	94	29	333	131	426	62	18	0	237
計	2,710	3,287	4,723	7,377	18,097	3,852	569	3,156	2,081	3,726	10,789	311	1,754	2,022	

表3-2 道路管理施設等の設置状況（気象観測装置：平成9年4月1日現在）

	雨量計				温度計		積雪深計		路面凍結観測装置		風速計		視程障害観測装置		
	道路管理者設置		その他の者の設置	計	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他	自動伝達	その他	
	自動伝達	その他													
高速自動車国道	525	25	0	550	549	33	231	1	637	62	481	9	243	1	
本州四国連絡道路	12	0	0	12	16	0	0	0	21	0	23	4	12	2	
都市高速道路	15	0	0	15	53	0	9	0	62	0	32	0	8	0	
国道一般	指定区間内	757	120	74	951	476	202	378	179	336	118	266	90	52	15
	指定区間外	149	93	477	719	201	277	256	139	148	53	33	30	29	2
都道府県道	300	220	649	1,169	171	318	249	1,344	113	92	72	68	12	6	
市町村道	450	791	1,233	2,474	144	370	80	372	6	14	137	218	14	0	
料道路有	日本道路公団	54	14	0	68	57	8	11	1	61	4	48	9	11	0
	土木部企業局	3	8	0	11	0	3	0	0	0	1	0	0	0	
	地方道路公社	44	76	2	122	40	36	8	21	27	34	45	26	21	1
計	2,309	1,347	2,435	6,091	1,707	1,247	1,222	2,057	1,411	377	1,138	454	402	27	

2 異常気象時の対応

(1) 道路災害の発生状況について

道路災害の発生件数はここ数年減少傾向にあり、平成八年度の発生件数は約三、九〇〇件と、平成七年度（約六、三〇〇件）に比べ大幅に減少している。平成八年度の主な災害内容・件数は、落石等が約一、三〇〇件、盛土法面等崩壊が約一、二〇〇件、石積擁壁等損傷が約三〇〇件、道路洗掘が約二六〇件となっている（表4）。

(2) 異常気象時における通行規制実績について

豪雨、地震等の異常気象時において道路の通行が危険であると認められる場合に、道路交通の安全、円滑を確保するため、各道路管理者は、通行規制基準、通行規制区間を定め、事前の通行規制を実施している。

平成七年度の通行規制実績は、通行止回数で約四、六〇〇件となっており、原因別では、豪雨が約三、〇〇〇回と最も多く、続いて路面凍結、豪雪の順となっている（表5）。

3 違法車両の取締り等

(1) 特殊車両の指導取締り実績について

道路管理者は、道路法に基づき、車両制限令の基準を超えている車両で、特殊車両通行許可を得ずに通行している車両及び特殊車両通行許可の条件に違反して通行している車両の指導、取締りを

行っている。

違反車両数は、平成六年度には道路交通法の改正で過積載に対する罰則が強化されたこと等に伴い、大幅に減少し（約五万台）、平成七年度には約六万二、〇〇〇台と増加したものの、平成八年度には約五万四、〇〇〇台と再び減少した（表6）。

(2) 違反車両の違反内容

違反件数については、道路法第四七条の二第一項に基づく特殊車両通行許可を有していない場合が約五万三、〇〇〇件、特殊車両通行許可を受けている場合が、約一万八、〇〇〇件となっており、いずれも前年度に比べ若干減少した。また、特殊車両通行許可を有していない場合の違反件数が特殊車両通行許可を有している場合の違反件数を大幅に上回っていることから、特殊車両通行許可を受けないで違反車両を走行させているケースが多いことが窺える。

主な違反内容としては、特殊車両通行許可を有していない場合においては、寸法超過が約三万二、〇〇〇件、重量超過が約二万一、〇〇〇件となっており、特殊車両通行許可を有している場合においては、寸法超過が約五、一〇〇件、重量超過が約五、一〇〇件、経路違反が約三、七〇〇件となっている（表7）。

(3) 車両取締り機器の設置状況について

道路法に違反して道路を運行する車両の指導取締り

表4 道路災害の発生状況（平成8年度実績）

災害内容		落石等	盛土法面 等崩壊	石積擁壁 等損傷	地すべり	道路洗掘	橋脚等 洗掘	トンネル 崩壊	雪崩	その他	計	
規制区間内外の別	道路種別											
高速自動車国道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	5	3	0	0	0	0	0	0	1	9	
	計	5	3	0	0	0	0	0	0	1	9	
本州四国連絡道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
都市高速道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
一般国道	指定区間内	内	10	1	0	0	0	0	1	21	33	
		外	6	5	2	1	1	0	3	13	31	
		計	16	6	2	1	1	0	4	34	64	
	指定区間外	内	94	23	12	2	8	1	0	4	14	158
		外	55	29	7	4	6	3	2	2	26	134
		計	149	52	19	6	14	4	2	6	40	292
都道府県道	内	199	62	22	5	18	1	0	2	28	337	
	外	189	167	13	5	12	4	0	19	120	529	
	計	388	229	35	10	30	5	0	21	148	866	
市町村道	内	53	71	31	4	18	1	1	1	20	200	
	外	719	814	217	111	199	36	21	25	261	2,403	
	計	772	885	248	115	217	37	22	26	281	2,603	
一般有料道路	日本道路公団	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		外	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
		計	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	土木部企業局	内	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2
		外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2
地方道路公社	内	6	1	1	0	0	0	0	3	3	14	
	外	2	0	0	0	0	0	0	0	8	10	
	計	8	1	1	0	0	0	0	3	11	24	
計	内	363	158	66	11	44	3	1	12	86	744	
	外	976	1,019	239	121	218	43	23	49	429	3,117	
	計	1,339	1,177	305	132	262	46	24	61	515	3,861	



表5 通行止回数（平成8年度実績）

原因		豪雨	地震	豪雪	地吹雪	路面凍結	雪崩	霧	強風	波浪	河川氾濫	その他	計	
規制区間内外の別														
道路種別														
高速自動車国道	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
本州四国連絡道路	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	外	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	3	
	計	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	3	
都市高速道路	内	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	6	10	
	外	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
	計	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	6	12	
一般国道	指定区間内	内	39	0	63	0	6	12	0	0	5	0	51	176
		外	12	0	3	34	10	14	1	1	8	1	10	94
		計	51	0	66	34	16	26	1	1	13	1	61	270
	指定区間外	内	203	5	12	18	21	6	5	4	3	3	7	287
		外	71	1	2	0	24	1	0	6	0	5	13	123
		計	274	6	14	4	45	7	5	10	3	8	20	396
都道府県道	内	573	4	28	13	51	17	1	60	11	4	41	803	
	外	435	4	51	78	25	24	10	13	3	3	44	690	
	計	1,008	8	79	91	76	41	11	73	14	7	85	1,493	
市町村道	内	85	1	3	2	22	1	1	0	2	9	5	131	
	外	1,564	24	23	6	103	24	0	25	2	35	72	1,878	
	計	1,649	25	26	8	125	25	1	25	4	44	77	2,009	
一般有料道路	日本道路公団	内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	土木部企業局	内	1	0	13	0	1	0	0	3	0	0	0	18
		外	0	0	148	0	4	1	0	0	0	0	0	153
		計	1	0	161	0	5	1	0	3	0	0	0	171
	地方道路公社	内	31	0	27	1	20	0	1	29	0	0	3	112
		外	4	0	17	7	131	0	1	4	16	0	0	180
		計	35	0	44	8	151	0	2	33	16	0	3	292
計	内	932	10	146	34	121	36	8	100	21	4	113	1,525	
	外	2,086	29	246	125	298	64	12	51	29	44	139	3,123	
	計	3,018	39	392	159	419	100	20	151	50	48	252	4,648	

縮りを行うため、道路管理者は、車重計、軸重計等の重量測定機器の整備を行っている。  
現在、高速自動車国道、都市高速道路では整備が進んでいるのに対し、都道府県、市町村ではあ

より整備が進んでいない状況である（表8）。  
(4) 路上放置車両の処理実績  
近年、廃棄車両の処理費用の高騰等により、道路上に放置あるいは廃棄され、一般交通の障害と

なっている車両（いわゆる路上放置車両）が増加しており社会問題となっている。  
平成8年度の路上放置車両発見台数は全体で約二万七、〇〇〇台であり、このうち三割強が指定

表6 特殊車両の指導取締り実績（平成8年度実績）

道路管理者	取締り活動			検問車両	違反車両	措置内容				
	回数	時間	人員			指導警告	措置命令	許可取消	刑事告発	
日本道路公団	2,280	9,496	23,838	37,538	17,398	1,603	8,754	0	2	
本州四国連絡橋公団	277	2,452	1,770	526	278	252	26	0	0	
道都市高速等	首都高速道路公団	2,468	5,514	25,816	25,490	25,175	23,844	1,331	0	0
	阪神高速道路公団	3,579	9,042	29,380	5,633	5,633	5,438	195	0	0
	名古屋高速公社	185	116	1,216	7,940	30	30	0	0	0
	福岡北九州高速公社	6	8	45	90	2	6	0	0	0
	小計	6,238	14,680	56,457	39,153	30,840	29,318	1,526	0	0
地方建設局等	北海道開発局	32	87	403	491	121	64	57	0	0
	東北地方建設局	108	225	1,503	927	295	37	250	0	0
	関東地方建設局	105	238	1,554	1,300	422	45	377	0	0
	北陸地方建設局	38	85	689	1,018	130	62	68	0	0
	中部地方建設局	86	251	1,117	992	473	140	284	0	0
	近畿地方建設局	200	543	2,387	3,372	869	688	119	0	0
	中国地方建設局	112	396	1,260	2,533	729	364	364	0	0
	四国地方建設局	49	95	577	174	50	48	3	0	0
	九州地方建設局	152	304	2,336	2,154	384	232	152	0	0
	沖縄総合事務局	16	38	225	119	12	12	0	0	0
小計	898	2,262	12,051	13,080	3,485	1,692	1,674	0	0	
都道府県	23	50	229	344	54	53	0	0	0	
指定市	3	8	63	32	13	13	0	0	0	
市町村	12	48	26	123	3	3	0	0	0	
料一般路有	日本道路公団	214	872	1,913	9,756	2,422	91	646	0	0
	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	9,945	29,868	96,347	100,552	54,493	33,025	12,626	0	2	

表7 違反車両の違反内容（平成8年度実績）

道路管理者	許可なし			許可あり							
	重量超過	寸法超過	計	経路違反	積荷違反	重量超過	寸法超過	条件違反	その他	計	
日本道路公団	8,356	6,516	14,872	1,341	693	3,544	1,729	149	764	8,220	
本州四国連絡橋公団	27	300	327	0	0	0	0	0	0	0	
道都市高速等	首都高速道路公団	8,221	18,144	26,365	653	0	61	691	47	109	1,561
	阪神高速道路公団	2,210	4,190	6,400	1,194	310	474	1,992	22	604	4,596
	名古屋高速公社	1	26	27	10	0	0	0	0	0	10
	福岡北九州高速公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小計	10,432	22,360	32,792	1,857	310	535	2,683	69	713	6,167
地方建設局等	北海道開発局	2	49	51	0	0	1	4	9	58	72
	東北地方建設局	64	48	112	27	16	75	14	38	58	228
	関東地方建設局	65	221	286	67	21	77	59	31	23	278
	北陸地方建設局	24	19	43	7	7	52	14	19	22	121
	中部地方建設局	86	179	265	28	58	190	124	159	280	839
	近畿地方建設局	169	319	488	134	37	326	184	119	219	1,019
	中国地方建設局	101	229	330	50	56	154	150	246	111	767
	四国地方建設局	10	15	25	3	1	12	5	6	7	34
	九州地方建設局	46	223	269	16	14	61	18	48	47	204
	沖縄総合事務局	2	7	9	0	0	0	4	1	0	0
小計	569	1,309	1,878	332	210	948	576	676	825	3,567	
都道府県	18	4	22	20	0	1	5	2	5	33	
指定市	7	2	9	1	0	1	2	0	1	5	
市町村	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
料一般路有	日本道路公団	1,161	1,780	2,941	103	2	100	118	25	31	379
	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	地方道路公社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	20,573	32,271	52,844	3,654	1,215	5,129	5,113	921	2,339	18,371	

市であり、特に大都市で問題となっていることがわかる（表9）。

また、全体の1割強が未処理のままであり、道路管理者としては今後も他機関との連携を緊密に

し、この問題に取り組んでいかなければならない。

表 8 車両取締り機器（定置式）の設置状況（平成 9 年 4 月 1 日現在）

道路種別	車重計		軸重計		輪荷重計		車高計		
	箇所数	全基數 (カメラ付き)	箇所数	全基數 (カメラ付き)	箇所数	全基數 (カメラ付き)	箇所数	全基數 (カメラ付き)	
高速自動車国道	183	( 183 0)	564	( 812 0)	0	( 0 0)	555	( 1,095 0)	
本州四国連絡道路	12	( 12 0)	12	( 26 0)	0	( 0 0)	11	( 11 0)	
都市高速道路	9	( 9 0)	216	( 454 414)	7	( 14 8)	236	( 434 0)	
一般国道	指定区間内	86	( 96 8)	9	( 10 0)	0	( 0 0)	26	( 30 3)
	指定区間外	4	( 4 0)	2	( 2 0)	0	( 0 0)	2	( 4 0)
都道府県道	14	( 14 0)	13	( 15 0)	3	( 3 0)	0	( 0 0)	
市町村道	0	( 0 0)	0	( 0 0)	0	( 0 0)	1	( 1 0)	
一般有料道路	日本道路公団	30	( 30 0)	71	( 111 0)	0	( 0 0)	64	( 134 0)
	土木部企業局	0	( 0 0)	0	( 0 0)	0	( 0 0)	0	( 0 0)
	地方道路公社	2	( 2 0)	2	( 2 0)	0	( 0 0)	22	( 31 9)
計	340	( 350 8)	889	( 1,432 414)	10	( 17 8)	917	( 1,740 12)	

表 9 路上放置車両の処理実績（平成 8 年度実績）

道路管理者	放置車両 発見台数	放置車両処理台数					計	未処理
		所有者 撤去台数	道路管理者 撤去台数	清掃当局 撤去台数	警 察 撤去台数	計		
日本道路公団	717	164	144	60	5	2	375	342
本州四国連絡橋公団	7	2	0	5	0	0	7	0
都市高速道路公団等	272	210	44	18	0	0	272	0
地方建設局等	494	159	114	82	33	19	407	87
都道府県	1,150	264	479	209	12	15	979	172
指 定 市	8,500	1,984	4,332	392	1,077	5	7,790	548
市 町 村	15,997	4,690	6,114	2,578	591	112	14,085	1,882
一般有料道路	土木部企業局	0	0	0	0	0	0	0
	地方道路公社	60	58	1	0	0	1	60
計	27,197	7,531	11,228	3,344	1,718	154	23,975	3,031

三 おわりに

我が国は国土の四分の三が山地であり、豪雨、地震などが頻繁に発生する自然条件の下にある。こうした自然条件の下で、道路管理者は道路を良好に保ち、道路交通の安全を確保しなければならぬ。このため、道路管理者は、豪雨等の自然現

象により災害発生の恐れがある箇所について、常に異常の有無を把握し、異常が認められた場合は速やかに対策を講ずる必要がある、また、災害発生時においては状況を的確に把握して対処することが必要であることから、関係機関との協力体制、情報収集・提供体制を整備する必要がある。また、物流の効率化の支援という観点から、車

両の大型化に対応した道路整備が進められてきており、平成一〇年四月には、道路整備の状況を踏まえ、総重量二〇tを超える車両（車両の長さ及び軸距に応じ最大二五t）が自由走行できる道路が大幅に追加され、約三万kmの大型化に対応した道路ネットワークが形成されたところであり、今後さらに車両の大型化が進展することが予想されるが、これに伴い、道路法に違反して通行する車両の増加が懸念されるところである。道路管理者は、道路構造の保全、交通の危険防止の観点から、これら違反車両の指導取締りを実施しているところであるが、今後とも、指導取締り体制や関係機関との連携を一層強化することによって、より効果的に違反車両数の抑制を図ることが重要である。さらに、道路利用者の道路交通情報に対するニーズはますます高度化、多様化してきており、従来の道路交通情報をより充実させるとともに、高度化していくことが必要である。

以上のような道路管理上のさまざまな課題を検討していくため、今後も本調査を活用していく所存であるので、全国の道路管理者のご協力をお願いしたい。

最後に本調査にご協力をいただいた全国の担当者、この紙面をお借りして御礼を申し上げ、本稿を終わることとする。

# 日本道路公団本社組織の再編

## 日本道路公団総務課

日本道路公団では、七月一日に平成二年以来八年ぶりの本社組織の再編を行い、これまでの一七部四七課体制から三部六課を縮減した一四部四一課体制とした。

昭和三十一年に創立された日本道路公団の本社組織は、総裁室、総務部、経理部、調達部、業務部、計画部、工務部の七部体制で始まったが、高速道路のネットワークづくりを着実に推進しつつ、約七、二〇〇kmの有料道路を管理するようになった現在までの間、事業の進展や社会情勢の変化に伴い、その都度組織の変遷を遂げてきた。

日本道路公団を取り巻く情勢は、平成九年一二月閣議決定「特殊法人の整理合理化について」に集約されているところであるが、合理化に関する社会的要請に應えるため、平成八、九年度に地方圏の建設局と管理局を統合し、各地域に密着し建設事業・管理事業を一体的に行う支社化を進めてきた。さらに、一〇年八月には、関東甲信地区の建設を行ってきた二つの建設局について、広域的視点から事業を一体的に執行していくため、両局を統合し組織の一元化を図るなど、事業執行の効率化に取り組んでいる。

今回の本社組織再編では、これまで取り組んできた事業執行の効率化をさらに進めるた

め、本社内の関連業務をできるだけ集約して、一層スリムで機能的な組織体制を目指すとともに、新たなニーズに対処するために必要な組織強化を図るという考え方のもと、次のような見直しを行ったものである。

### ◎監察役と監査室の統合

効率的で公正な職務執行を確保するため、規律保持を担当する監察役と業務監査を担当する監査室を統合、これを一体的に行う監察室とすることで、組織を効率化するとともに機能を強化した。

### ◎新事業開発室の新設

一〇年五月に規制緩和が盛り込まれた高速自動車国道法の一部改正等を踏まえ、民間活力を活用した新たな事業を開発・推進する新事業開発室を新設した。

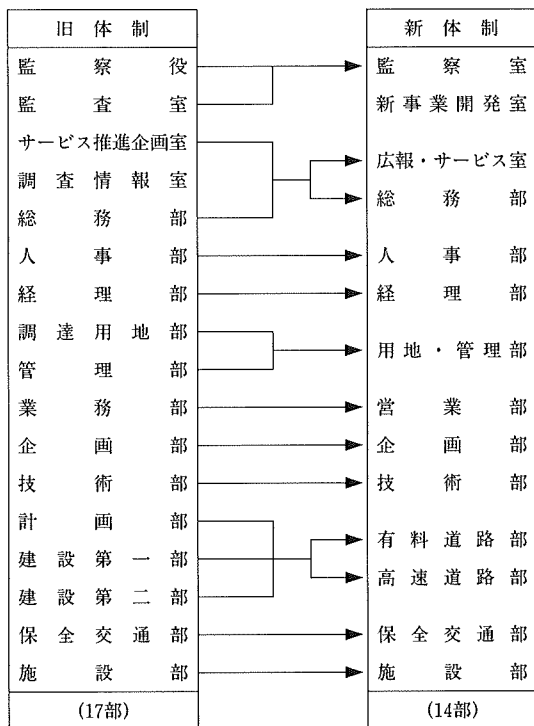
### ◎広報・サービス室の設置

お客様とのコミュニケーション強化のため、総務部にあった広報部門とサービス推進企画室にあったお客様サービス部門を集約し組織を一本化した。

### ◎調査情報室の機能再編

調査情報室で行ってきた情報システム、経済効果調査、交通量推計等の各業務について、関連のあるセクションにそれぞれ移

本社組織の再編



管すること、一層の業務執行の効率化を図った。

◎調達用地部、管理部の統合

用地取得から管理・活用まで、道路資産に係る一連の業務に一貫して対処するため、調達用地部と管理部を統合し、組織を効率

化した。

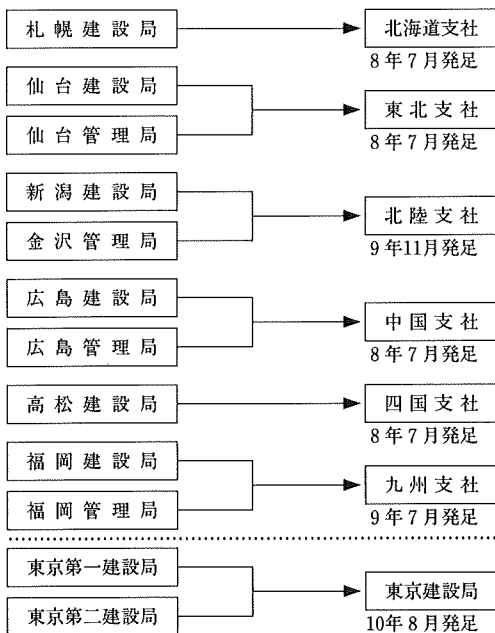
◎計画部、建設第一部、建設第二部の統合再編

計画策定から工事の施工まで、建設事業に係る一連の業務を一般有料道路と高速道路にそれぞれ一元化し、組織を効率化した。

◎名称変更

「業務部」を「営業部」にするなど、組織名称をより分かり易いものに変更した。同時に、地方組織も本社組織にあわせた名称変更を行った。

地方組織における合理化実績



# 有料道路制度の概要

## 有料道路制度研究会

今回は、「有料道路制度の沿革」として、有料道路制度の起源から昭和四五年の本州四国連絡橋公団法の制定まで見てきたところである。

今回は、その後の沿革と、現在の有料道路制度、特に一般有料道路制度の変遷と現状について見ていくこととする。

### 一 有料道路制度の沿革(続き)

#### 5 一般有料道路制度の活用手法の変化

4までの議論では、一般有料道路と高規格の幹線道路とは、有料道路制度全般の中ではお互いに対比されるべき枠組みとして扱われてきたところである。そして、日本道路公団は、高速自動車国道法が制定された昭和三二年以降この両者について逐次整備を進めてきたのである。

高速自動車国道に関しては、現在でもその制度的枠組みに特筆すべき大きな変化は見られない。これは、首都高速道路、阪神高速道路を始めとする都市高速道路、本州四国連絡道路についても同様である。しかし、一般有料道路の整備については制度・運用の両面で、この後に大きな変化が生ずることとなる。

まず、一般有料道路の最大の事業主体であった日本道路公団には、特に早期の整備が求められる高速自動車国道その他の幹線道路の整備に専念させようという方向性が制度的に示された。即ち、

道路管理者たる地方公共団体の財政事情が好転した場合には、日本道路公団が管理する都道府県道又は指定市の市道である一般有料道路はできる限り道路管理者に移管し、同様に、道路整備を専門に行う公共法人である地方道路公社にも、日本道路公団が管理する地域の利害に特に関係のある一般国道、都道府県道若しくは指定市の市道である一般有料道路又は道路管理者が管理する一般有料道路をできる限り移管しようとする制度面での方向転換が行われた。当該趣旨は、昭和四五年の道路整備特別措置法の一部改正において新たに創設された道路整備特別措置法第二七条の二と、地方道路公社法(昭和四五年法律第八二号)の制定の際、同法の附則により創設された道路整備特別措置法第二七条の三にその根拠を見いだすことができる。尤も、これらの移管制度が頻繁に適用されることはなかったが、この後地方道路公社による一般有料道路が進むことになる。

しかし、地方道路公社等による一般有料道路の整備が進展しても、日本道路公団の整備する一般有料道路が衰退することはなかった。それは、一般有料道路が、従来の高規格の幹線道路と対比されるべき道路整備手法から、高規格の幹線道路を整備し、高速自動車国道を補完する手法の一形態として位置づけられることとなったためである。

(なお、近年新規に事業許可された、日本道路公

団の整備する一般有料道路は、その殆どが高規格幹線道路網の一部を形成するものである。

従前の一般有料道路は、3で示した高速自動車国道法の制定趣旨からも明らかなように、高速自動車国道とはその構造が全く異なる、規格そのものは余り高くない、比較的小規模な道路（例えば有料架橋のようなもの）を想定していたところであるが、一般有料道路の規格をどのような構造とするかについては特段法令上の定めはなく、特に自動車専用道路として整備される一般有料道路については、高規格の道路として整備することは十分可能であった。そして、このような、構造について柔軟に対応出来るという一般有料道路制度の特性を踏まえ、実際に当該制度が高規格幹線道路の一部を整備する形態として位置付けられることとなったのである。

この経緯は、以下のような道路審議会の答申の文言を追えば明らかである。

昭和五八年の答申では、「今後の一般有料道路整備の方向」として、

「国民的・社会的ニーズが高く緊急に整備を必要とする道路、例えば、高速自動車国道を機能的に補完する全国的な幹線道路、交通量の多い大都市周辺の幹線道路、地方的幹線道路等については、一般有料道路事業及び高速自動車国道等の他の有料道路事業による整備と連携をとり

つつ、一般有料道路事業を積極的、弾力的に活用することによって道路網の効率的な整備を図ることが必要である。」

として、その後の幹線道路を一般有料道路で整備することとなる起源となる文言が織り込まれた。

さらに、昭和六三年の道路審議会答申では、「高規格幹線道路網一四、〇〇〇kmのうち、一般国道の自動車専用道路として整備する二、三〇〇kmの路線については、高速自動車国道と同じ機能を持つ道路として整備されるものであり、高速自動車国道と接続したネットワークを構成し、利用者に同様の高速交通サービスを提供するものである。したがって、一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路については、早急な整備が要請されていることから、原則として有料制を活用して整備を行うとともに、その構造、サービス、料金の水準等についても、高速自動車国道と整合性を持たせることが望ましい。」

として、一般有料道路が高規格幹線道路網に位置付けられることが明確に示されるとともに、構造、サービス、料金の水準等についても高速自動車国道と整合性を持たせる方向が打ち出されたのである。

さらに、一般有料道路については、昭和五八年の道路審議会答申でも明示されている、所謂「合

併施行方式」が従前より活用されていたところであるが、この合併施行方式を用いることで高速自動車国道とほぼ同じ構造、サービスを持ちつつ、同じ料金水準で整備を行うことが可能となっており、現在ではほぼ例外なくこの形で整備が進められているところである。

なお、高規格幹線道路を構成しない、従前とはば同様の位置づけとなる一般有料道路については、現在、主として地方道路公社によって整備が進められており、この点では、道路整備特別措置法の従前の趣旨が受け継がれていることとなる。

## 6 有料道路をめぐる近年の状況

近年、有料道路をめぐる環境は、徐々に変化している。特に、ネットワークとしての整備が求められる高速自動車国道及び都市高速道路については、その状況の変化は顕著である。

これらの規格の高い道路は早期整備が求められてきており、このため、初期には、用地取得の容易な建設コストの低い道路から整備が進められてきた。この結果、現在残されている今後整備すべき道路は、都心部の環状道路等用地取得に多大な困難を伴うものや、膨大な建設コストのかかるもの（例えば、トンネル、橋梁等の構造物の比率の高い道路）が極めて多く、当該道路を建設して供用開始した場合、その建設コストが料金に跳ね返

り、大幅な値上げが求められる状況が生じているのである。高速自動車国道及び都市高速道路に関しては、料金のプール制が採用されているため、

このような料金の上昇圧力はプール全体の料金上昇という形で現れるため、その影響は極めて大きなものとなる。

しかし、一方、近年の厳しい経済情勢及び料金値上げに対する厳しい世論は読者の皆様もご存知のとおりである。

このような条件の下では、行いうる有料道路の整備対象箇所は限られることとなるが、これは、今後の有料道路事業の方向性そのものに関わる話であり、より総合的な検討を続ける必要があると考えられる。

### 「道路無料公開の原則」と 有料道路制度

行政法上、道路は、河川、海岸、公園等と同様、代表的な「公物」の一つと考えられている。公物については、その本来の用法に従った使用は一般が自由に行えることとされている（公物の一般使用または自由使用）。これに対して、一般使用の範囲をこえて使用しようとする場合（道路に屋台を出したり、下部に地下鉄を敷設する等）は許可使用または特許使用とよばれ、占用許可等の手続きの上で使用が可能になるものである。

一般使用については、危険防止等の必要がある場合を除き、一般の自由な使用が認められるべきであり、特に道路については、もともと基本的にかつ日常生活に密着した公物であることから、使用に当たって無償であることが原則（道路無料公開の原則）であるとされている。

しかし、公物の自由使用の原則がただちに使用にあたって無償であることを意味する訳ではないことに注意する必要がある。行政法上も、「有料道路の場合のように、その使用について料金を徴収することがあっても、その使用が自由使用であることを妨げるものではない。」（原

龍之助「公物營造物法（新版）」とされている。

使用に当たって料金を徴収する有料道路制度は、整備に要する費用負担に関する一つの形態として採用されているものであるが、特に多額の工事費を要する路線の早期整備には大きな効果を発揮するものであって、戦後五〇年足らずの間に、高規格自動車専用道路網をはじめとする幹線道路の整備が大きく進展したのも、本制度が重要な役割を果たしてきたことの証左であると考えられる。

旧特措法立法当時の建設省道路局庶務課長だった浅村氏は、以下のように述べている。

我々はこの制度が飽く迄も特別な例外的制度であることを銘記し、世論を顧みず単に管理者側の都合によって財政措置の補充策程度に簡単にこの制度が利用されてはならないものであることを明確にしておきたい。勿論財政資金の不足が斯かる制度を設けるに至った直接の原因であるが、その箇所を選択するに当たっては、有料道路として経営することに当たっては、妥当性を具備したものを選ぶための慎重な考慮が廻らされなければならないものと考ええる。……この制度の実施が道路政策として成功であったか、又は失敗であったかは、今後の運営実績によって判断する外はない。



此の意味に於て、我々はその運用に当り常に世論を尊重し、いやしくも独善的見解に陥ることのない様十分に注意し度いと考えるものであるが、運用宜敷きを得るならば、本制度は必ずや我国の道路の整備に關して新生面を開くものとなり、近代的な道路の普及に大に貢献するであろうことを確信する次第である。  
〔淺村廉「有料道路の制度」昭和二七年九月「自治研究」28卷九号所収〕

なお、判例においても、有料道路制度について以下のように記されている。

○まず、道路の通行については、原告ら及び被告の主張するとおり、道路無料公開の原則が存在する。これは、道路が人の移動、物資の運搬等に必要不可欠な存在で、国民の生活、経済に極めて重要な施設であるため、高度の公共性を有するものであることに、その根拠があると考えられる。

道特法（道路整備特別措置法）三条一項は、右道路無料公開の原則の例外となる有料道路の建設について、その要件を定めるものである。右条項の解釈にあたっては、道路無料公開の原則趣旨を没却しないように留意しなければならぬことは勿論である。

しかしながら、他方、有料道路を建設する

趣旨を考えるに、それは、道路の建設がすべて一般財源により支出維持されることが望ましいことは言うまでもないが、これには限界があり、一般財源による公共事業費のみでは到底激増する道路交通需要に対処できないという実情に鑑み、借入金により道路を建設し、当該道路の料金収入により右借入金を償還する方法を採用し、もって道路整備の促進と交通の利便を図ろうとするものであつて、この制度が必要であることも無視できない実情である。

〔福岡地裁小倉支部平成五年三月一八日判決〕

○確かに、道路はそれが果たすべき機能の有する高度の公共性のゆえに、無料公開を原則とするものであり（道路法四九条、高速道路法二〇条）、整備法（道路整備特別措置法）が一定の要件のもとに認めている有料道路制度はその例外的措置であることはいうまでもないことである。

ところで、このような例外的措置が講じられるに至った背景としては、戦後の産業基盤の整備やその後の自動車交通の急速な発展等に伴つて、道路整備の緊急性が増大するとともに、そのための財源上の制約を解決して、道路整備の促進を図る制度的方策が要請され

ることになり、このような社会的要請に応える方策として、財政投融资その他の借入金によつて道路の建設を行つたうえ、その供用開始後利用者から徴収する通行料金によつて建設資金の借入金を償還するとの有料道路制度が導入され、これが徐々に拡大されることになつたものと解することができる。

〔東京高裁平成五年二月二二日判決〕

### 「高規格幹線道路」と

#### 一般有料道路

高規格幹線道路は、昭和六二年五月二八日、高規格幹線道路を構成する路線要件及び路線そのものを定めることについて、建設大臣から道路審議会への諮問が行われ、それを受けた同年六月二六日の道路審議会答申によつて確定された。

高規格幹線道路を構成する路線要件は、以下のとおりである。

#### (1) 高規格幹線道路の意義

高規格幹線道路は、自動車的高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する道路をいう。

〔国土開発幹線自動車道等及び本州四国連絡道路は高規格幹線道路網の一部をなすもので

ある。)

(2) 高規格幹線道路の路線要件

高規格幹線道路は、既定の国土開発幹線自動車道等及び本州四国連絡道路並びに、これらと接続し、次の各号のいずれかに該当するものとする。

① 地域の発展の拠点となる地方の中心城市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するものとする。

② 大都市圏において、近郊地域を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資するもの。

③ 重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの。

④ 全国の都市、農村地区からおおむね一時間以内で到達しうるネットワークを形成するため必要なもので、全国に渡る高速交通サービスの均てんに資するもの。

⑤ 既定の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害発生等に対し、高速交通システムの信頼性の向上に資するもの。

⑥ 既定の国土開発幹線自動車道等の混雑の著しい区間を解消するために必要なもので、高速交通サービスの改善に資するもの。

昭和六二年六月二六日の道路審議会答申を受けて、同年六月三〇日、建設大臣は全国で一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網計画を決定した。また、同日に閣議決定された第四次全国総合開発計画においても、交流ネットワーク構想を推進するため、一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網が位置づけられた。

高規格幹線道路は大きく以下の三種類に分類できる。

① A路線：

国土開発幹線自動車道の予定路線又は高速自動車国道の予定路線。

② A'路線：

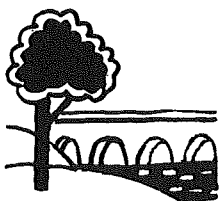
国土開発幹線自動車道が計画されている区間に平行する一般国道を先行して整備する場合に、それを暫定的に活用して、A路線を実質的に補完する観点から、自動車専用道路として整備を進める路線。

③ B路線：

高規格幹線道路のうち、一般国道の自動車専用道路として整備する路線。

一般国道の自動車専用道路として整備をする高規格幹線道路としては、A'路線とB路線が挙げられるが、この限りでは当該道路をそもそも有料道路として整備することが義務づけられている訳ではない。

しかし、本文中に示した昭和六三年の道路審議会答申を受けて、有料道路として整備を行うことがほぼ前提とされ、実際にも一般有料道路として整備が行われてきたところである。



# 愛知県における「地域活性化促進道路事業」

## 愛知県土木部道路建設課

### 一 はじめに

愛知県は、人口約六九〇万人、面積は五、一四九㎢で、日本列島のほぼ中央に位置しています。県の西部から南部にかけては、ほぼ平坦な地形で名古屋市を始めとする都市部を有し、多くの人口がここに集中しています。また、県北東部地域一帯には、長野県、静岡県に隣接し、県下最高峰の茶臼山に続く県土のおよそ三分の一の面積を占める山間地域があり、南は太平洋に面し、良好な漁場、観光・リゾート地域等を形成する伊勢湾、三河湾を擁するなど多様な自然を有しています。

一方、名古屋東部の丘陵地域一帯は、自動車産業の集積が高く、本県の製造品出荷額等

(工業出荷額)が昭和五二年以来全国第一位を続けていることから分かるように、引き続きわが国の産業活動をリードする地域となつていきます。

本県では、こうした愛知の特色や魅力を背景に、本年三月、二〇一〇年を目標年次とする愛知づくりの指針、新しい地方計画「新世紀への飛躍」愛知二〇一〇計画」を策定しました。二一世紀に向けて交流と連携による活力ある県土づくりを積極的に展開することにより、「人と地域の個性が輝き、交流・創造の拠点となる愛知」の実現を目指しています。

中でも、中部国際空港の事業化や二〇一五年日本国際博覧会の開催決定など着実に進展するプロジェクトに的確に対応するため、ア



本年3月に開通した伊勢湾岸自動車道(名港トリトン)

アクセス道路の整備を始めとした交流ネットワークの形成が是非とも必要とされています。

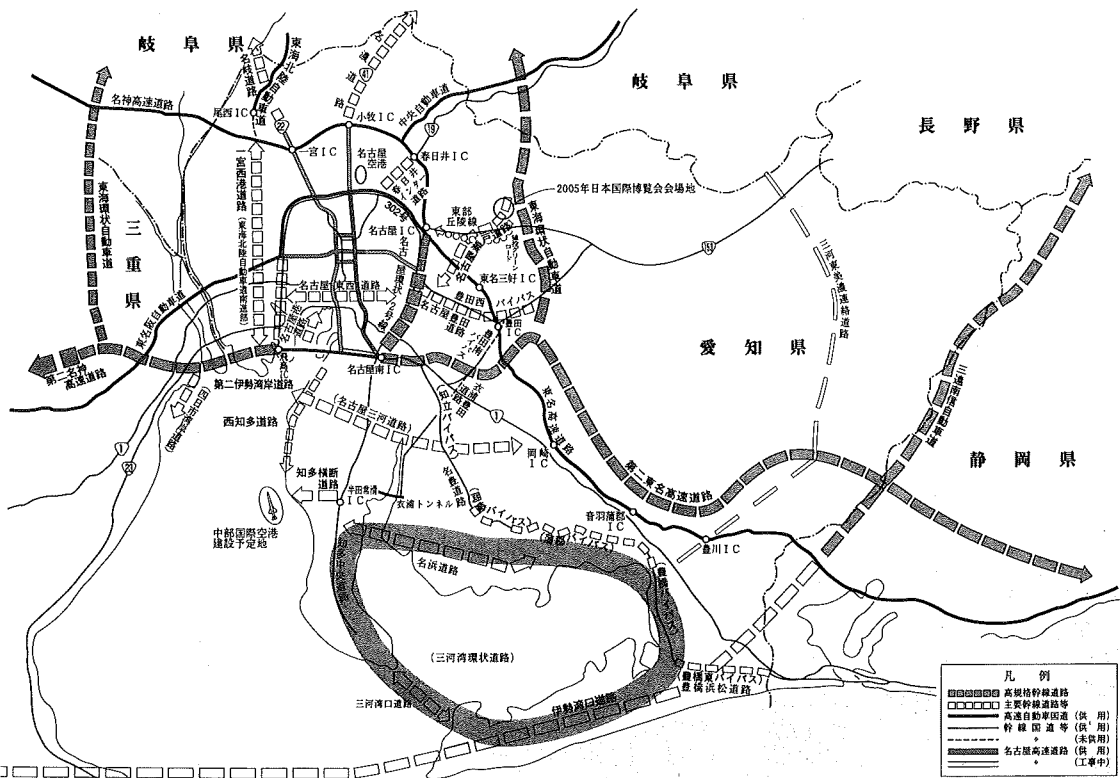
## 二 愛知県における道路整備の基本方針

こうした中、去る五月二十九日に平成一〇年度を初年度とする新道路整備五箇年計画が閣議決定されました。県におきましては、新たな五箇年計画の趣旨を尊重し、昨年県で実施いたしました道路整備に対するアンケート結果、そして各界・各分野の有識者で構成する「夢ふくらむ愛知のみち懇談会」でのご意見を踏まえ、道路を「つくる」視点から「つかう」視点に立った整備を基本理念に、以下の六つの基本方針を基に、より一層の効果的、効率的な道路整備を進めることとしています。

- (1) 交流新時代を拓く道路整備の推進
 

日本の中央に位置する地理的優位性を最大限に活用し、世界や日本、県内各地の交流・連携を促進する幹線道路ネットワークの整備を進めていきます。
- (2) まちづくりと一体となった道路整備の推進
 

道路は「まち」の骨格や貌の基本です。まちづくりと一体となった道路整備を地域の皆様と一緒に考え、進めていきます。



愛知県の主要幹線道路概要図

(3) 人にやさしい道路整備の推進

さまざまな視点から、人の暮らしの場として道路を点検し、人にやさしい道路の整備を進めていきます。

(4) 安全で快適な道路整備の推進

交通事故を極力減らし、余裕をもって運転できる道路交通環境を創出し、安全・快適な道路の整備を進めていきます。

(5) 環境にやさしい道路整備の推進

地球規模、地域全体あるいは沿道の環境に対するさまざまな負荷を下げる総合的な取り組みを進めていきます。

(6) 災害に強い道路整備の推進

災害時の信頼性の確保や、地域全体の防災性を向上する災害に強い道路の整備を進めていきます。

### 三 重点地域振興プロジェクトを れを支援する道路事業

建設省では、魅力と活力ある地域づくりを目的として平成八年度から地域振興プロジェクトを支援する道路事業に重点投資する「地域活性化促進道路事業」を始めました。

愛知県では、交流と連携による活力ある県土づくりに資する次の三箇所の拠点整備を事業対象として選定し、関連する道路事業の整

備促進を図っています。

#### 1 あいち健康の森

##### ① 目的・内容

約一〇〇haの地域を研究、健康、運動、生きがい、福祉の五つのゾーンに分けて各種の先進的施設を配置し、人生八〇年を心身共に健やかに充実して生きることができる地域社会づくりを目指した総合

施設を建設するもの。

##### ② 所在地・規模

・大府市、知多郡東浦町

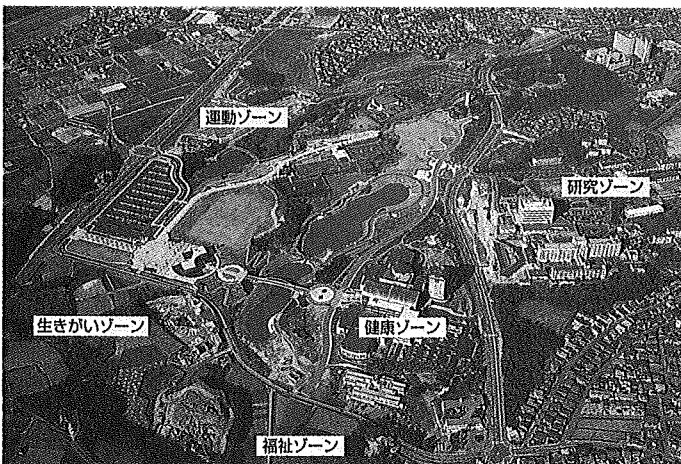
・面積 約一〇〇ha

##### ③ 地域活性化の効果

保険・医療・福祉にわたる広範な研究が実践的に行われる総合的な拠点施設ができることに伴い、「高齢者向けを含む住宅開発」、「商業、娯楽施設の立地」、「農



あいち健康プラザ（健康ゾーン）平成9年10月オープン



あいち健康の森

地、果樹園の活用」、「研究開発施設の立地」など周辺の地域や産業に対する活性化効果が期待できる。

④ 重点施設事業

- ・健康開発センター等施設建設(愛知県)
- ・公園緑地整備事業(愛知県)
- ・国立長寿医療研究センター(国・開設済)

⑤ 支援する主な道路事業及び想定される整備効果

- (補助国道)
  - ・一般国道一五五号(東海・大府バイパス)

「あいち健康の森」への主要アクセスであり、混雑緩和、沿線開発の支援に寄与。

(地方道)

- ・主要地方道 瀬戸大府東海線
- 国道一号、二三号(名四国道)を紹介する交通をスムーズに迎え入れる。分散効果が期待される。
- (都市計画道路)
  - ・健康の森線
  - 施設内及び周辺の利用交通の円滑化

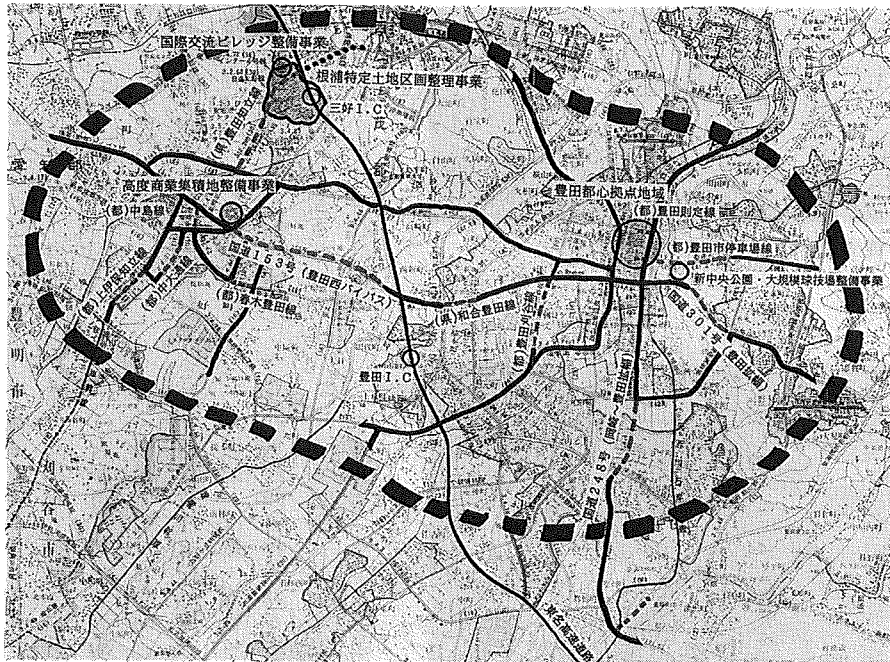
2 豊田都心拠点地区、新中央公園・大規模球

技場整備事業、国際交流ビレッジ整備事業

(豊田加茂地方拠点都市地域)

① 目的・内容

豊田加茂地方拠点の整備基本方針に従



豊田都心拠点地区・新中央公園・国際交流ビレッジ整備事業

い、拠点にふさわしい業務、文化、商業サービス等の集積を図ったり居住機能を中心に商業、研究開発、国際交流機能の整備を進めるなど都市環境と生活環境のバランスある地域整備を図る。

② 所在地・規模

・豊田市

・(豊田都心拠点地区) 八・六ha

・(新中央公園・大規模球技場整備事業) 三七、〇〇〇㎡

・(国際交流ビレッジ整備事業) 四・四ha

③ 地域活性化の効果

土地の合理的な高度利用、都市機能の更  
新などの活性化を図ることにより第二次  
第三次産業の均衡ある発展が期待できる。

④ 重要施設事業

・市民センター地区市街地再開発事業  
(組合)

・豊田市停車場線南地区市街地再開発事  
業(組合)

・コンサートホール、能舞台建設(豊田  
市)

・新中央公園、大規模球技場整備事業  
(豊田市)

・国際交流ビレッジ整備事業(未定)

⑤ 支援する主な道路事業及び想定される  
整備効果

(直轄国道)

・一般国道一五三号(豊田西バイパス)

豊田都心と三好町中心部がスムーズ

に連結されることになり、地域間交流  
が促進される

(補助国道)

・一般国道二四八号(岡崎〜豊田拡幅)

豊田都心と新中央公園への交通分散

・一般国道三〇一号(豊田拡幅)

(都市計画道路)

・豊田市停車場線(駅前工区)

豊田都心部の混雑緩和及び都心景観  
の向上、都心における防災空間の確保

・豊田市停車場線(豊田大橋)

新中央公園への主要アクセス

橋梁新設による渡河部の混雑緩和

3

豊橋ビジネスリサーチパーク整備事業

(地方拠点都市東三河業務拠点地区)

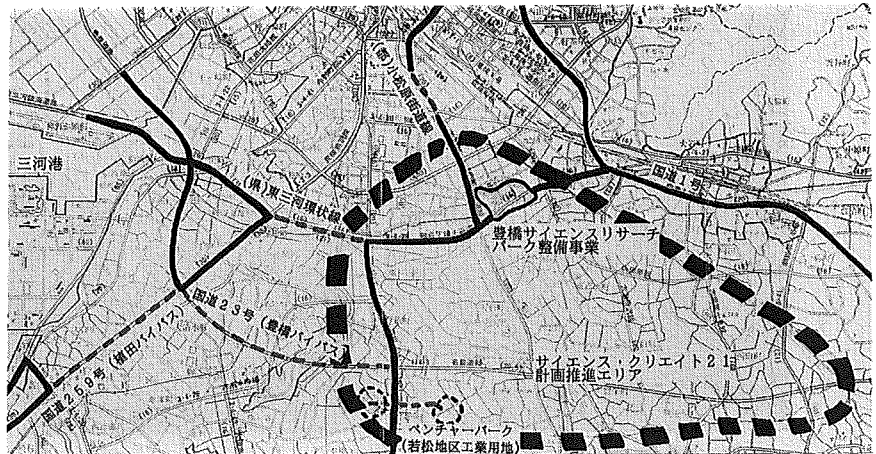
① 目的・内容

平成一二年を目標に豊橋市・地元経済  
界・豊橋技術科学大学が一体となり、産  
業交流・人材育成拠点等を形成し、地域  
産業の高度化・活性化を目的に研究・開  
発系企業の誘致を図る。

② 所在地・規模

・豊橋市西幸町、浜道町

・面積 二〇・六ha



豊橋ビジネスリサーチパーク整備事業

③ 地域活性化の効果

豊橋サイエンスコアの周辺をリサーチ  
パークとして開発整備し、地域産業の高  
度化・活性化を図ることにより、新産業  
の展開、業務・研究開発機能を備えた産

業務施設集積が期待できる。

#### ④ 重点施設事業

・豊橋ビジネスリサーチパーク整備事業

(豊橋市)

・豊橋サイエンスコア(第三セクター)・  
愛知県、豊橋市、日本開発銀行、他民  
間(一七社)平成四年一月完成運営  
開始

#### ⑤ 支援する主な道路事業及び想定される整備効果

(直轄国道)

・一般国道二三号(豊橋バイパス)

臨港部企業とのアクセス確保による  
人流、物流の円滑化

(補助国道)

・一般国道二五九号(植田バイパス)

臨港部企業とのアクセス確保による  
人流、物流の円滑化

(都市計画道路)

・小松原街道線

ビジネスリサーチパークへの直接ア  
クセス

(地方道)

・市道 若松町五三号

サイエンス・クリエイトエリア内工  
業団地とのアクセス並びに住環境を保

全する支援道路

## 四 おわりに

本県における高速交通ネットワークは、将  
来第二東名・名神高速道路の一部として新し  
い国土幹線軸となる名港三大橋(名港トリト  
ン)が本年三月に供用するとともに、本年二  
月に尾西インターチェンジまで延びた中部圏  
の南北軸である東海北陸自動車道が本年度中  
には名神高速道路に直結するなど大きな節目  
を迎えております。

さらに、国際博覧会や国際空港のインパク  
トを広域的に活かしていくためには、引き続  
き高規格幹線道路を始めとした交流ネットワ  
ークの形成・強化に積極的に取り組んでいか  
なければなりません。

また、都市の慢性的な渋滞対策や三河山間  
地域における生活道路の確保等の観点から道  
路整備に対する県民の期待は大変大きなもの  
があります。

愛知県といたしましてはこうした状況を踏  
まえ、今後とも幅広い県民ニーズに対応した  
道路整備を積極的に推進して参ります。



工事が進む東海北陸自動車道・一宮JCT



月・日	事 項	月・日	事 項	月・日	事 項
6・27	○クリントン米大統領が北京で中国の江沢民・国家主席と会談、戦略核ミサイルの相互の照準外して合意したほか、軍縮関係で三つの共同声明を発表した。両国首脳外交は、これにより定期化に向かう。	6・24	○東京地裁が収賄の罪に問われた前厚生事務次官の岡光序治被告(五九)に対し、懲役二年、追徴金六、三六九万円の実刑判決を言い渡した。	7・1	○能登島大橋有料道路が無料開放される。
29	○韓国の金融監督委員会は、再建が困難だと判断した都市、地方銀行の五行に対して業務停止措置を講じた。五行は経営状態の比較的良好な都市銀行などに救済合併される。	7・1	○総務庁の労働力調査で、五月の男性の完全失業率が四・三%(季節調整値)にのぼった。これは前月を○・一ポイント上回り、現行調査開始の一九五三年以降の最悪。	6	○日高自動車道(一般国道三三五号 苫東道路) 沼ノ端西IC(厚真IC(二五・七km)が開通。
7・8	○英国のブレア政権が二一世紀に向けた同国の防衛計画「戦略的な国防見直し」を発表。同見直しには潜水艦発射方式のトライデント・ミサイルに搭載する核弾頭を二〇〇個以下にすることなどが含まれている。	2	○政府・自民党は「金融再生トータルプラン推進協議会」で、金融破たん打撃を受ける健全な借り主を一時的に保護する「ブリッジバンク」制度の導入などを決めた。		
10	○国連人口基金(UNFPA)が一〇日の「世界人口の年」を前に発表した報告書によると、地球の人口は来年半ばごろに六〇億人を突破する見通しとなっている。同基金は人口問題に対する各国の意識を高めるために来年六月一日を「六〇億人の日」と命名した。	12	○第一八回参議院通常選挙は投票の結果、自民党は追加公認を含めても四五議席にとどまり、改選議席六一を大きく下回った。		
13	○ロシアのチュバイス大統領特別代表がモスクワで国際通貨基金(IMF)と世界銀行代表らと記者会見し、IMF、世銀と日本から一九九九年末までにロシア政府が総額二二六億ドルの支援を受けることで合意したと発表。	13	○橋本龍太郎首相(自民党総裁)が参院選惨敗の責任をとって退陣を正式に表明した。		
		17	○金融監督庁が全金融機関の自己査定に基づく不良債権額は、今年三月末で八七兆五、二七〇億円にのぼったと発表。		
		18	○厚生省によると、一九九六年度の国民医療費は二兆八兆五、二一〇億円にのぼり、過去最高となった。		

# 編集雑記

ご存知のように文字には表音と象形がある。

ローマ字は表音、漢字は象形である。象形は物の形を抽象化したものだから、一つ一つの字に意味がある。水の字は河川の流動する象だから、文字自体が水音を発しているように感じられる。同じ象形文字でもエジプト王墓にある絵文字は、人の眼、蛇、鳥、狩人などが極彩色で写実に描かれている。絵としてはよく判るが、文字として見ると単純化されていない眩しさがある。文字は人それ／＼が読み手、書き手でなくてはならぬ。エジプト文字のような写実を極めた絵文字だと、読むことは出来ても書く人は限られるから一方通行的な文字ということになる。エジプト王墓にある絵文字は、神と王族の対話用の象形文字なのである。王権の衰弱と共にこの文字が亡んでしまったのも、絵文字を代表とする呪術的要素が墓の中にまとめられ埋没されてしまったからだろう。

さて、易占いで使う「一」と「二」が織りなす「三」「四」「五」「六」「七」「八」の八つの模様は、漢字以前の象形文字だった。とする考えがある。広大

な中国大陸には今も五〇を超える民族が住んでいる。太古の昔はもっと多くの民族がいたらしい。その中で圧倒的多数を占める漢民族の文字が漢字である。漢字の母形は、紀元前一、五〇〇年頃の殷帝国の甲骨文字だと言われている。当時の帝王は河亀の甲羅や鹿の肩甲骨を灼いて生じた亀裂の方向で占い、自らの行動を律した。その亀甲や骨に彫られた文字が甲骨文字である。堅い骨に刃物の先で文字を彫るのだから、どうしてもタテ・ヨコの直線を組合せた象形となり、それが漢字の楷書に通じるという。動物を殺してその骨で占うという殺戮的な占いが神の啓示をまねくという殷帝国から、次の周王朝になると筮竹や算木と言った植物性の道具に変わるのである。

殷帝国と周王朝とは、同じ黄河流域にあつたとしても、北から南下した遊牧民族と南から北上した農耕民族の違いがあるように思えてならない。両国の文化の著しい違いは動物で占うのと、植物で占うという当時は帝王だけが持つこの特権的な手段の中にもよく表れている。文字の文化は、土地に定着する農耕民族によって深化する。このように考えると、殷の甲骨文字が漢字の母体だとする説もだいぶ危しくなってくる。が、これ以上の探究は

学者の領域に属する。その一方で周の時代に作られた易に用いられる「一」と「二」のマークの組合せは、黄河流域の民族のものでなく、もつと南の揚子江上流の農耕民族が日常使っていた象形文字だったのではないかとする考えも出て来る。

しかし「一」と「二」を組合せた八つの象をもつて文字としての機能を果たさせるとなると語の数が少なすぎる。八卦と八卦を重ね六四卦にしたように八卦をどん／＼積重ねても、今度は基礎となる「一」と「二」のマークが単純すぎてかえって読みづらいし書きづらい。とすると陰陽の概念を「一」「二」で表したのは、抽象のしすぎであり、エジプトの絵文字は具象しすぎる。このような両極端の抽象と具象の象形文字の帰結は、どちらも神とその神に最も近い権力者の対話用の文字にのみ活かされ、国民と隔離された特殊な存在になるため、亡びるのも早い。それにしても、この「一」と「二」の組合せがエジプトの絵文字のように亡びなかったのは、周の時代に易文字として易経に組み込まれたからであろう。

―地雷復―

9月号の特集テーマは「平成11年度道路関係重点施策」の予定です。

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

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

監修：建設省道路局

発行人：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  
定価770円 (本体価格733円) FAX 03(3234)4471  
<年間送料共9,240円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店  
口座番号：普通預金 771303  
口座名：道路広報センター