

“みちエモン”シリーズ！

道路知識編

これだけは知っておきたい！

# 道路のいろは 1

(道路の仕事にはじめて来られた方のために・・・)

2001年3月吉日

著者：オガちゃん&カヨねえ

(2006年6月 一部加筆)

道路工学年

なまえ

---

## まえがき

役所に何年も勤めていても、違う職場に異動すると最初に困るのが、そこでよく使われている言葉、すなわち仕事関係用語です。

今回は、道路関係に初めて異動された方にとって、少しでも手助けとなる様、比較的多く使われている言葉および頻度は少ないが会議などで時々出てくる重要な言葉・用語等を中心に、できるだけわかりやすく述べてみることにしました。

多少、意味の背景も含めながら編集しましたので、知識としても知ってて損は無いと思います。

なお、この本の内容について一部ファジーなところもあります。本来ならば十分な理解の元で記述するべきものですが、問題・課題を突き詰めて行くと、とても奥が深く思わずペンが止まってしまいました。その点をご容赦いただきたくよろしくお願いいたします。

この「みちエモンシリーズ」道路知識編をいつまでも大切にしていれば……と思います。

ある会議でこの種のことを話題に出た時など……  
後ほど「チョコッと見て」再確認していただければ幸いです。  
なにしろ、いつも机の中に入れておいて、周りに気づかれない様  
ソ~ッと見ましょう！

[著者より]

[お詫び]

この本の作成中に「省庁再編」に伴い、2001年1月6日付けで「建設省」と「運輸省」が合併し『国土交通省』になりました。表現としては「建設省」としてありますが、適宜読み替えて頂きたくよろしくお願いいたします。

## 目 次

1	道路の種類について	..... P.1
	ちょこっと知識(道路の種類)の経緯)	
2	主要地方道ってなに？	..... P.3
	ちょこっと質問(「線」つき道路名称)	
3	国道の管理について	..... P.4
	(1) 指定区間とは？	
	(2) 直轄負担金とは？	
	ちょこっと知識(他の事業の負担割合)	
4	川崎市が管理している道路はどれ？	..... P.6
	(1) 川崎市の管理道路	
	(2) 橋の管理(多摩川, 鶴見川の行政境)	
	ちょこっと知識(赤道)	
	ちょこっと知識(青地)	
5	道路の名前って・・・	..... P.8
	(1) 道路の名前(路線名)	
	ちょこっと知識(道路の名前の重複)	
	(2) 道路の略称等	
	ちょこっと知識(川崎縦貫道路の名称)	
6	道路に関するお金のはなし	..... P.10
	(1) 国からのお金	
	(2) 財源(道路特定財源制度)	
	1) お金はどこから(捻出?)	
	2) 財源の配分	
	3) どのように川崎市へお金が流れてくるの？	
	ちょこっと知識(道路特定財源ではない税金)	
	ちょこっと質問(交通違反の罰金のゆくえ)	
	(3) 財源のフロー図	
7	自動車専用道路について	..... P.16
	(1) 自動車専用道路とは	
	(2) 高速自動車国道と自動車専用道路の関係	
8	地域高規格道路について	..... P.18
	(1) 地域高規格道路とは・・・	
	(2) 地域高規格道路の指定について	
	(3) 川崎市の事業に関する「計画路線」等	

ちよこつと質問(地域高規格は自動車専用道路?)

ちよこつと再質問(自専道ではない地域高規格は?)

9	高規格幹線道路について	.....	P.21
	(1) 高規格幹線道路とは・・・		
	(2) 高速自動車国道とは・・・		
	(3) 一般国道の自動車専用道路(建設大臣の指定に基づく高規格幹線道路)としては・・・		
	(4) 国幹道とは・・・		
	【高速自動車国道の一覧表】	.....	P.23
	ちよこつと知識(東京バイパス)		
	復習しましょう!!	.....	P.25
	(国幹道, 高速自動車国道, 高規格幹線道路の整理)		
	おまけ	.....	P.27
	(自専道, 地域高規格道路, 高規格幹線道路の整理)		
10	3環状9放射について	.....	P.29
	(1) 3環状は・・・		
	(2) 9放射は・・・		
	3環状9放射のイメージ図	.....	P.30
	" の地形図ポンチ絵		
11	道路法による道路づくりの進め方について	.....	P.32
	道路法による道路事業のフロー図		
	ちよこつと知識(ケンバラとは)		
12	都市計画法による道路づくりの進め方について	.....	P.35
	都市計画法による都市計画道路事業のフロー図		
	ちよこつと知識(東名とアクアラインは都決なし)		
	ちよこつと知識(都決番号とは)		
13	環境影響評価(アセスメント)について	.....	P.39
	(1) 環境影響評価法(アセス法)について		
	ちよこつと質問(道路法の事業と都市計画法の事業の適用は、)		
	(2) 川崎市環境影響評価に関する条例(アセス条例)について	.....	P.41
	* 第3種行為のフロー図		
	(3) 都市計画時のアセスについて	.....	P.43
	ちよこつと質問(アセス法ができる前はどうなっていたの?)		
	ちよこつと再質問(すでに都市計画決定されているものは?)		
	ちよこつと講座【ppm】	.....	P.44
	大気に関するppmとは		
	ちよこつと講座【dB】	.....	P.45
	騒音のdBについて		

14 何でも質問コーナー ..... P.49

- (1) 都市計画道路「尻手黒川線」は他のどんな路線名と関係？
- (2) 「道路法の事業」と「都市計画法の事業」との主な違いは？
- (3) 都市計画決定された路線も「道路法の事業」でできるの？
- (4) 「道路法の事業」と「都市計画法の事業」との使い分けは？
- (5) 都市計画決定のメリットは？
- (6) 川崎市の都市計画道路の延長と整備率は？
- (7) 都市計画は何のためにあるの？

15 贈る言葉 ..... P.53

## 1 道路の種類について

ちょっと，堅い話になりますが，道路法第 3 条によると，「道路の種類」とは，高速自動車国道，一般国道，都道府県道および市町村道の 4 種類だけなのです。

### 高速自動車国道とは

道路法で規定されていますが，国民経済上特に重要な路線であり，高速自動車国道法第 4 条により路線の指定がされます。また，国土開発幹線自動車道建設法とも関連しております。

### 一般国道とは

高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成する道路で，道路法第 5 条に基づいて指定されます。

### 都道府県道とは

地方的な幹線道路網を構成する道路で，道路法第 7 条に基づき，議会の議決を得て都道府県知事が認定します。なお，認定にあたっては建設大臣の認可(道路法第 74 条 1 号)が必要となります。

### 市町村道とは

日常生活を支える上で重要な道路であり，地域の交流を促進すると共に居住空間を構成します。

道路法第 8 条に基づき，市町村議会の議決を得て市町村長が認定します。

なお，川崎市内に関係する「道路の種類」については，次の表のように分類されます。(県道および市道は一部を紹介)

道路の種類	該当する道路
高速自動車国道	東名高速道路
一般国道	1号，15号，132号，246号 357号(湾岸道路)，409号，466号(第3京浜)
県道	川崎府中，東京大師横浜，東京丸子横浜 世田谷町田，川崎町田線，上麻生蓮光寺線など
市道	幸多摩線，尻手黒川線，幸町 号線 中原 号線，溝口 号線，登戸 号線など



## 2 主要地方道ってなに？

主要地方道とは、道路法第 56 条（道路に関する費用の補助）の規定により建設大臣が指定する主要な都道府県道もしくは市道です。

高速自動車国道及び一般国道と連携し、広域交通を分担する広域幹線道路として位置づけられています。

この指定を受けると国からの補助金を優先的に受けることができます。（なお、以前はメリットも多かったそうですが、現在ではいろいろな補助金等の制度があるため、他の一般道との格差も実務上はあまり無いとのことです。）

【参考】建設省の告示「道路法の規定に基づき主要な都道府県道および市道を指定」に、主要地方道の道路路線名が載っています。  
（昭和 29 年に最初に指定され、その後、状況に応じて追加指定されています。最近の指定では平成 5 年の告示です。）

ところで、川崎市内の主要地方道**県道**は次の 9 路線です。

川崎府中，東京大師横浜，東京丸子横浜，世田谷町田，  
横浜上麻生，丸子中山茅ヶ崎，町田調布，横浜生田，  
鶴見溝ノ口

また、主要地方道**市道**は次の 2 路線のみです。

幸多摩線，野川菅生線

注）野川菅生線は尻手黒川線の一部です。  
認定路線名ではなく、主要地方道の指定路線名です。

### Qちよこつと質問（「線」つき道路名称）

道路名称で、主要地方道市道の呼び方には、「主要地方道市道 線」などと「線」が付き、主要地方道県道には主要地方県道」と「線」が付かないのは、なぜでしょうか？

いろいろ調べてみましたが、明確な理由はわかりませんでした。  
確かに、神奈川県下の主要地方道県道には、路線名に「線」が付きません。  
しかし、一般県道の中には「線」が付くものと、付かないものがある様です。

ところが H17.10.21 付け県告示にて一般県道の名称から「線」が削除されました。

余談ですが、都市計画道路の路線名には必ず「線」がつきます。  
たとえば、道路法の指定路線名は「一般国道 409 号」ですが、都市計画路線名としては「国道 409 号線」となります。  
このことは特に覚えておきましょう!!



### 3 国道の管理について

#### (1) 指定区間とは？

国道の指定区間・指定区間外とは、「建設省が直接管理しているか、地方自治体に任せているか。」のことです。

指定区間とは、道路法第13条に基づき、『一般国道の指定区間を指定する政令』により指定した区間をいいます。また、この指定区間のことを「直轄区間」ともいいます。

指定区間外とは、いわゆる「補助国道」で国から補助を受けて、都道府県知事又は指定市の長が改築・維持・管理等を行います。

川崎市内における国道の指定区間等の状況は・・・

- 1) 一般国道1号、15号、246号、357号が指定区間であり、国が管理をしています。(注：246号の旧道は指定区間外です。)
- 2) 一般国道409号は浮島～15号間が指定区間、15号～246号間が指定区間外です。
- 3) 一般国道132号はすべて指定区間外です。

これらをまとめると次のとおりです。

国道路線名	指定区間(直轄)	指定区間外(補助)
一般国道 1号	全区間	
15号	全区間	
132号		全区間
246号	全区間	(旧道246号)
357号	全区間	
409号	浮島～15号間	15号～246号間
466号	全区間	

注) 一般国道466号(第3京浜)は有料道路制度に基づき、日本道路公団(JH)が改築及び維持管理をしています。

ところで、道路に関する国の直轄区間については、地方分権推進の観点から、そのあり方が論議されております。その動きを受けて、平成11年に道路審議会から「指定基準のあり方」の答申がされました。今後、全国的な規模で直轄区間の検討、見直しが図られることと思われます！

## (2) 直轄負担金とは？

指定区間で国が改築・維持等の事業を行う場合は，受益者負担の考え方から道路法第 50 条により当該都道府県又は指定市がその費用の一部を負担します。このお金のことを「直轄負担金」といいます。

事業の種類により新設・改築の場合は 1 / 3，維持・修繕の場合は 4.5 / 10 の費用を負担することになるのです。

### たとえば・・・

国が平成 13 年度に，川崎市内に係わる一般国道 1 号，246 号，409 号の改築事業を 60 億円，一般国道 15 号，246 号，409 号の維持修繕事業を 20 億円で行うとします。この年度の川崎市の直轄負担金はいくらになるでしょう？

$$60 \text{ 億円} \times 1 / 3 = 20 \text{ 億円}$$

$$20 \text{ 億円} \times 4.5 / 10 = 9 \text{ 億円}$$

$$20 \text{ 億} + 9 \text{ 億} = 29 \text{ 億円}$$

へえ～。ぜんぜん知らなかった。  
国が全部出していると思ってた。

13 年度に川崎市は 29 億円を国に支払わなくてはなりません。  
国が事業を行えば，必然的に払わされることになるわけです。  
でも，受益者負担の考え方から，法律で決まっているので仕方のないことですね！

これらをまとめると，次の表になります。

( 国道の管理に関する費用(道路法第 50 条)より )

国の補助又は負担					
		国	都道府県知事・政令市長の負担		
直轄国道	新設・改築	2 / 3	1 / 3	法第 50 条	
	維持・修繕	5.5 / 10	4.5 / 10	法第 50 条	
指定区間外	新築・改築	1 / 2	1 / 2	法第 50 条	
	修繕	1 / 2 以内		法第 56 条	(補助することができる)

緊急措置法施行令により 5.5 / 10 となる場合があります。

- ・ 維持とは，道路の散水,除草等日常的反復して行う軽度の道路の保全行為をいいます。
- ・ 修繕とは，損傷した道路の機能を回復するために行う舗装及び橋梁の修繕並びに災害を防止するための事業をいいます。

### ！ちよこつと知識

( 他の事業の負担の割合 )

このほかに，電線共同溝法による共同溝事業では，ガス・水道・電気等の占用事業者が応分の負担をし，その負担分を除く事業費を，国が 1 / 2，自治体が 1 / 2 と決められています。

## 4 川崎市が管理している道路はどれ？

注意!! 県告示(H17.10.21)にて一般県道の名称から「線」が削除されていますが、市道では残っていますよ!

### (1) 川崎市の管理道路

道路の種類，国道の管理について紹介しましたが，具体的に川崎市が管理している道路は次のようになっています。

道路の種類別	路線名	総延長m(重複区間あり)
一般国道 (指定区間外)	132号	4,562
	246号	760
	409号	12,500
	小計	17,822
県道 主要地方道	川崎府中	21,864
	東京大師横浜	6,670
	東京丸子横浜	3,321
	世田谷町田	8,816
	横浜上麻生	3,035
	丸子中山茅ヶ崎	5,696
	町田調布	1,797
	横浜生田	4,604
	鶴見溝ノ口	10,348
	小計	66,151
一般県道	扇町川崎停車場線	4,198
	川崎町田線	1,637
	大田神奈川線	4,596
	子母口綱島線	1,266
	上麻生蓮光寺線	蓮 連(H17.10.21) 5,634
	真光寺長津田線	1,497
	稲城読売ランド前停車場線	2,015
	小計	20,843
県道計		86,994
市道 (主要地方道)	幸多摩線	16,581
	野川菅生線	6,615
	小計	23,196
一般市道		2,322,510
市道計		2,345,706
合計		2,450,522

平成12年4月1日現在，川崎市道路統計書より(毎年，建設局管理課が発行)

注) 重複区間としては「409号」と「川崎府中」の例などがあります。

すなわち，川崎市は「約 2,450 km」もの道路（重複区間はありますが）を管理していることとなります。これはとても大変なことですね！

## （２）橋の管理(多摩川，鶴見川の行政境)

さて，行政境の橋の管理はどうなっているのでしょうか？

直轄国道(1号，15号，246号)及び有料道路(東名，第3京浜，横羽線)の橋を除いて，主な橋は次のように管理されています。

多摩川の橋(東京都境)		鶴見川の橋(横浜市境)	
橋の名称	管理者	橋の名称	管理者
大師橋	川崎市	末吉橋	横浜市
ガス橋	川崎市	鷹野大橋	川崎市
丸子橋	東京都		
二子橋	東京都		
多摩水道橋	東京都		

この区分は「行政区域の境界に係わる道路の管理に関する協定」(道路法第 19 条)によります。なお，「管理に関する費用」については法第 54 条に規定されています。

### ！ちよこつと知識 あかみち (赤道)

赤道とは・・・

道路法の適用のない道路で認定外道路，りどう里道ともいいます。明治 9 年太政官達 60 号により，道路について国道・県道・里道の区別がなされ，旧道路法制定後国道・県道についてはほとんどが道路法の道路として認定されていましたが，里道については多くが認定されぬまま現在に至っています。

なお，地番はありません。昔，公図に赤色で塗られていたので，通称「赤道」と呼ばれているのです。

### ！ちよこつと知識 あおち (青地)

青地とは・・・

大蔵省が所有している土地，すなわち国有地のことです。番地はなく，現在の市の土地保管図では，公と標示されています。昔の公図では青色(どちらかと言うと緑色)に塗られていたので，通称[青地]と呼ばれているのです。

明治 6 年(1873 年)地租改正令により，それまでの物納から所有土地の地価に課税されることになりました。当初 3% でしたが，その後，各地で一揆が起こったため，2.5% になったものの，地主としては税金対策のために不要な田のあぜ道・のり地等を自分の土地ではないとし，国の所有にしてもらったため，このような土地が生まれてきたとのことです。

なお，登記所の現在の公図には着色はなく，道路は「道」，水路は「水」と記入されています。

## 5 道路の名前って...

同じ道路なのに名前が2種類以上あるのはなぜでしょう？

### (1) 道路の名前(路線名)

それは、『道路法上の路線名』と『都市計画法上の路線名』があるからです。  
等々力公園付近のいわゆる通称「府中県道」は、道路法上は指定区間外の「一般国道409号」及び「主要地方道県道川崎府中」であり、都市計画法上は「都市計画道路鹿島田菅線」となっています。

また、東急田園都市線「宮前平駅」付近の広い道路は、道路法上は「主要地方道市道野川菅生線」であり、都市計画法上は「都市計画道路尻手黒川線」となっています。その他に愛称名というのもあります。

#### ！ちよこつと知識

(道路の名前の重複)

【川崎府中】は...

もともと、「県道」だったものを「国道」に格上げさせ、「一般国道409号」としたため、道路法上でも名称が重複することになったのです。

道路法の路線名,都市計画法の路線名,愛称名をまとめるとこんな感じです。

道路法の路線名	都市計画法の路線名	愛称名
一般国道 409号 主要地方道県道 川崎府中	国道409号線(浮島~幸町まで) 鹿島田菅線	府中街道
主要地方道県道 東京大師横浜	東京大師横浜線	産業道路
主要地方道県道 世田谷町田	世田谷町田線	津久井道
主要地方道市道 野川菅生線	尻手黒川線	尻手黒川道路
主要地方道市道 幸多摩線	(注,参照)	多摩沿線道路

注)この表はあくまでも当該道路の「ある地点」での名称です。

したがって、必ずしも全路線共通ではないので、念のため。

一部の区間で「都市計画道路二子千年線」があります。

このような名前がまだまだありますのでぜひ調べてみて下さい!!

### (2) 道路の略称等

また、俗称、略称等も普段の会話の中で使われていますね。  
比較的よく使われるものをここで紹介しておきましょう。

道路名	当該道路の略称等
東京丸子横浜	とーまる
世田谷町田	せたまち
丸子中山茅ヶ崎	まるなかち
鶴見溝ノ口	つるみぞ
川崎町田線（の一部）	プール道路
川崎駅丸子線	かわてまるこ
富士見鶴見駅線	ふじつる
池田浅田線	いけあさ
柿生町田線	かきまち

昔、雨が降るといつも水が溜まったためだそうです。オガちゃんの育ったところのすぐそばです。昔の人はまだよく知っているゾ！

主なところを挙げましたが、「かわてまるこ」の「て」は昔の名称であった『川崎停車場丸子線』の『停』の名残りとのこと。

## ！ ちょこっと知識

（川崎縦貫道路の名称）

H17.10首都高速道路公団は民営化され首都高速道路株式会社になりました。

道路法上では「川崎市道高速縦貫線」ですが、首都高速道路公団の基本計画の指示路線名としては、「川崎高速縦貫線」という名称を使用しています。

なお、川崎市では一般的な呼び方として「川崎縦貫道路」という名称を使っていますが、これは、自動車専用道路部である「高速川崎縦貫線」と一般道路部である「国道409号線」を併せて表現するものです。

少しややっこしいので、これらの路線名をまとめると次の表になります。

路線種類	法分類	路線名	摘要
認定路線名	道路法	川崎市道高速縦貫線	議会の議決
指定路線名	〃	一般国道409号	建設大臣指定
都市計画路線名	都市計画法	高速川崎縦貫線	（自専部）
〃	〃	国道409号線	（一般部）
基本計画指示路線名	首都公団法	川崎高速縦貫線	
一般的な呼び方		川崎縦貫道路（期）	（自専部）+（一般部）

川崎縦貫道路  
（期）

高速川崎縦貫線  
（自動車専用道路部）

国道409号線  
（一般部）

## 6 道路に関するお金のはなし

道路をつくり，それを維持するためには莫大なお金が必要です。では，そのお金は誰が負担し，どのように流れ使われているのでしょうか？

### (1) 国からのお金

国道の管理のところで少しふれましたが，国の直轄事業には，地方自治体が，「直轄負担金」として，その事業費の一部を負担しますが，地方自治体が行う事業の場合は，国が「国庫補助金」等として支出することができることになっています。

たとえば・・・

1 億円の事業費がかかるとして，補助率が 1 / 2 の場合，市費が 5,000 万円，国費が 5,000 万円となります。

注意!! 「補助することができる」ということは、国の財政によっては満額で「補助しないことも」あり得るのです。気をつけて！

補助率の具体的な割合は次の表のとおりとなります。

(道路法第 56 条解説より)

【数値は全て以内】

	指定区間外 国道	主要地方道等 ( 1 )	その他の 地方道
新設・改築	( 3 )	1 / 2	0
修 繕	1 / 2	0	0
第 77 条調査 ( 2 )	1 / 3	1 / 3	1 / 3

- 1 主要地方道等とは，資源の開発，産業の振興，観光その他国の施策上特に道路を整備する必要があるものを含む。
- 2 第 77 条調査とは，道路に関する調査。(交通センサス等)
- 3 「国道の管理に関する費用」(法第 50 条)により国 1 / 2 ,都道府県政令市 1 / 2 負担。(但し,補助扱いではなく,お互いの負担行為。また,緊急措置法施行令により国が 5.5 / 10 となる場合があります。)

国道の場合、登記上は国の名義になります。半分しか出してないのにズルイよね！

### (2) 財源 (道路特定財源制度)

#### 1) お金はどこから (捻出?)

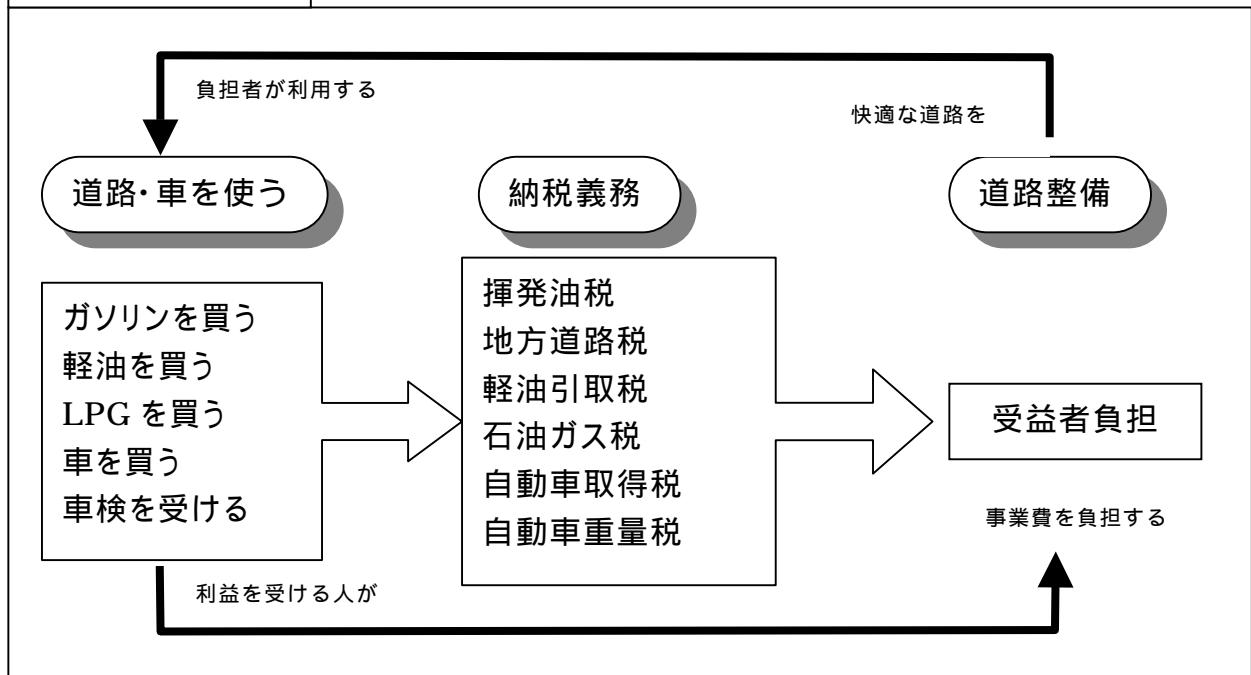
そもそも，道路を造るためのお金はどこから出てくるのでしょうか？道路の事業費は，利用する人が道路の整備費を負担するという「受益者負担」の考え方から，「道路特定財源」制度により支えられています。

( 特定財源とは，用途が決められている財源のことです。)

そして，道路特定財源には次の 6 種類があります。

国税の・・揮発油税(ガソリン税)・石油ガス税・自動車重量税・地方道路税  
 地方税の・・自動車取得税・軽油引取税

受益と負担の考え方



みなさんは、ガソリンを給油したときの領収書をマジマジと見たことがありますか？ 支払い金額ばかりに目がいっているのではないのでしょうか？ 今度、思い出したら、ちょっと見てみてください。税金の金額がのっていますよ。

揮発油税(ガソリン車)	48.6 円 / ㍓	} ガソリン給油時 53.8 円 / ㍓
地方道路税(揮発油税と併課)	5.2 円 / ㍓	
軽油引取税(ディーゼル車)	32.1 円 / ㍓	
石油ガス税(LPG車)	17.5 円 / ㍓	

この他に、自動車を買ったときの、自動車取得税は、取得金額の5%、車検を受けたときの自動車重量税は、自家用車の場合、年間0.5t当り6300円の税金です。これらの税率は現行の値であり、平成14年までの暫定措置です。





## 2) 財源の配分

では、この財源は、国と地方にどのように配分されているのでしょうか？

### 【国税】

- ・ 揮発油税…… 100%が国の道路財源となります。
- ・ 石油ガス税…… 1/2が国の道路財源となり、1/2が地方自治体に石油ガス譲与税として交付されます。
- ・ 自動車重量税…… 3/4が国の財源となり、1/4が地方自治体に自動車重量譲与税として交付されます。

H15より3/4 2/3、1/4  
1/3に変更されています。

ただし、国が道路財源として使用できるのは、3/4の約8割です。

- ・ 地方道路税…… 国税ですが、100%地方道路譲与税として地方自治体に交付されます。

### 【地方税】

地方税は直接、都道府県が徴収し、市町村に配分していきます。

## 3) どのように川崎市へお金が流れてくるの？

実際に、川崎市にはどのように財源が流れてくるのでしょうか？

川崎市、すなわち政令指定都市は県と同等及び一市町村という立場があるため、ちょっと複雑になっています。

道路特定財源の流れはけっこう複雑です。P.15に多少分かりやすくフローチャート化しておきましたので参考にしてください。

- ・ 石油ガス税…… 1/2の石油ガス譲与税を直接国から交付されています。
- ・ 自動車重量税…… 1/4の自動車重量譲与税は一度県に交付され、県から市に交付されています。 上記同様 1/4 1/3
- ・ 地方道路税…… 地方に譲与されるうち、43%は都道府県と指定市に対して一般国道および都道府県道の延長および面積で按分して譲与されます。残りの57%は市町村に対して市町村道の延長および面積で按分して譲与されます。したがって、川崎市では指定市として直接国から交付される分と、神奈川県経由の市道分が地方道路譲与税として交付されています。
- ・ 軽油引取税…… 県から90%を軽油引取税交付金として交付されています。
- ・ 自動車取得税… 県から自動車取得税交付金として交付されています。

43% 42%、57% 58%  
に変更されています。

このように、道路特定財源制度がありますが、特定財源だけでは道路を整備し、維持していくためのお金はとても足りません！ 国も地方も一般財源から補

い、道路整備を行っているのが実情です。

しかし、この道路特定財源制度を見直して、道路関係以外の事業の財源にも使えるようにしようとする考えも出てきております。

確かに制度としては理解できるのですが、国と地方との配分については、今後もっと議論すべきではないかと思われま

### ！ちよこつと知識 (道路特定財源ではない税金)

自動車税(車を所有していると毎年5月31日までに納めていますが)は道路特定財源ではなく、地方の一般財源となっています。

自動車税……都道府県の財源

軽自動車税…市町村(指定市を含む)の財源

そうか!! 軽自動車の分は川崎市に入るのか。  
ウチは普通車だから自動車税か! ということは川崎市に全然貢献していないことになるのか? ちなみに、毎年、5月にオガちゃんは39,500円振り込んだっけ!!  
カヨねえは34,500円? これは排気量の差か!



## Qちよこつと質問

(交通違反の罰金のゆくえ)

交通違反のお金(交通反則金)はどうなるの？

違反キップを切られて振り込んだお金は、いったん国庫に収められた後、自治省から各自治体に[交通安全対策特別交付金](通称:特交金<sup>とつこうきん</sup>)として交付されます。

そして、それらのお金はその地域の公安委員会(所管の警察)及び道路管理者により、案内標識、警戒標識、規制標識、横断歩道、区画線、信号機、カーブミラー、ガードレール等の設置費用等に使われているのです。

ところで公安委員会のことを通称「交通管理者」ともよんでいます。

道路標識の設置については、道路法第45条第2項及び道路交通法第4条第5項に基づき、種類・様式・設置等について総理府令建設省令にて定められています。(いわゆる「道路標識令」です。)

また、信号機については公安委員会が管理しています。



そう言えば、数年前に納めた駐車禁止違反、右折禁止違反(今、思い出しても悔しいが・・・)のお金はそれなりに有効に使われていたのか！

世の中うまくデキてるもんですね。自分のお金が交通安全のための標識となったと思えば「まあ、いいか！」。

でも、突然の出費はとにかく「痛い」ものです。ゴールドカードももらえなくなるし、違反にはくれぐれも気をつけましょう。



## 7 自動車専用道路について

### (1) 自動車専用道路とは・・・

あくまでも道路の機能上の区分であり，道路法第 48 条の 2 に「自動車専用道路の指定」があります。

道路管理者が，混合交通により生ずる支障を除去し，車両の能率的な交通を図るため，自動車のみの一般の交通の用に供する道路を指定することができます。

考えてみると，高速用の道路なのだから，歩行者や自転車がいたら，危ないですね。

当然の事ですが，指定されると自動車以外の方法による通行はできません。自動 2 輪は OK ですが，原付(125cc 以下)はダメですよ！

### (2) 高速自動車国道と自動車専用道路の関係

なにしろ基本的なことがよく分からないので・・・。

#### 【ここで質問！】

Q 高速自動車国道はすべて自動車専用道路ですか？

A 「そのとおりです!!」

道路法第 48 条 2 の文中に「高速自動車国道を除く」としてありますが，もともと，自動車専用の道路であり，しかも高速交通の位置付けなので，重ねて指定する必要がないからなのです。

高速自動車国道については後ほどまた述べますが，よく知られているもので次のようなものがあります。

- 東名高速
- 中央自動車道
- 関越自動車道
- 東北自動車道

などです。

いわゆる，日本の道路交通網の中枢を担う高速道路なのです！

## 【再度，質問！】

Q 高速自動車国道以外の自動車専用道路はどのようなものがありますか？

A 一般国道，都道府県道，市道のうち道路管理者が指定したもので，次のようなものがあります。

### ◆ 一般国道では，

- 1号（横浜新道区間）
- 16号（保土ヶ谷バイパス，横浜横須賀道路）
- 409号（東京湾アクアライン）
- 466号（第3京浜国道）

### ◆ 一般県道では，

- 高速湾岸線
- 高速横浜羽田空港線（横羽線）

### ◆ 市道では，

- 高速川崎縦貫線（都市計画路線名）  
（川崎市道高速縦貫線は道路法の認定路線名）

などがあります。

高速川崎縦貫線って「川崎市道」なんだぁ・・・  
全然知らなかった！



## 8 地域高規格道路について

### (1) 地域高規格道路とは・・・

平成6年から位置付けられたもので、「高規格幹線道路」並、もしくは、それに準じるサービスレベルをもった道路をいいます。

(高規格幹線道路については、後ほど述べますが、東名高速等の日本の骨格を成す道路をいいます。)

具体的なサービスレベルとしては、  
4車線以上の車線があり、  
サービス速度としては60～80km/hです。

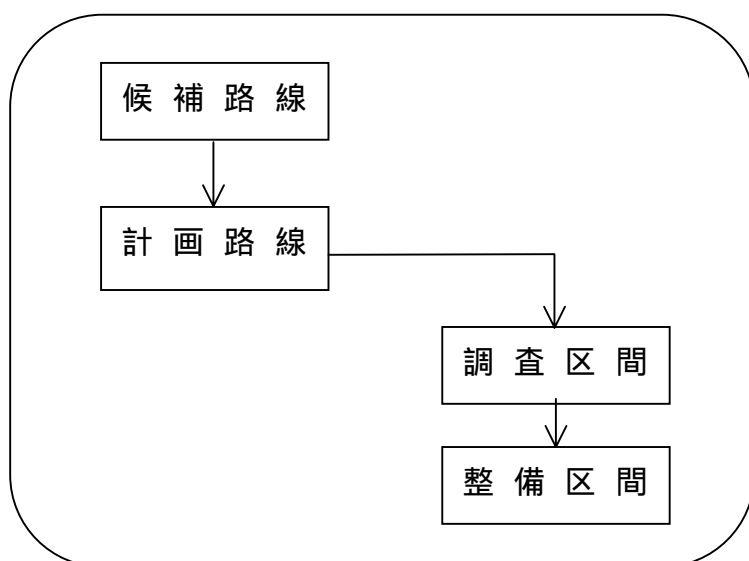
なお、川崎市に係る現在供用中の地域高規格道路としては、

第3京浜(一般国道466号)  
東京湾横断道路(一般国道409号)  
高速湾岸線(県道)  
高速横羽線(県道)

があります。

### (2) 地域高規格道路の指定について

まず、「候補路線」として建設省の道路局長、都市局長が指定します。次にこの中から「計画路線」として、大臣が指定します。さらに「計画路線」については、『調査区間』および『整備区間』を指定し、順次、整備を進めることとなります。



## 【用語の説明】

「候補路線」： 整備を進めることの妥当性・緊急性等について検討を進める路線

「計画路線」： 整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線

『調査区間』： ルート選定、整備手法、環境影響評価、都市計画等の調査を進める区間

『整備区間』： 事業着手に向けて環境影響評価手続き、都市計画決定の手続き、予備設計等を進める区間

注) 供用中及び事業中の路線はすべて「計画路線」となり、区間は『整備区間』の扱いとなります。

また、『調査区間』および『整備区間』に指定されない「計画路線」の区間もあります。

### (3) 川崎市の事業に関する「計画路線」等

1) 川崎縦貫道路 期(現在事業中)、いわゆる高速川崎縦貫線(首都公団事業)については、

- ・平成6年12月に「候補路線」及び「計画路線」として指定されており
- ・平成7年4月に『整備区間』として指定されました。

(路線名としては【首都高速道路】の扱いとなっています。)

2) 川崎縦貫道路 期については、

- ・平成6年12月に「候補路線」及び「計画路線」として指定され、
- ・平成7年8月に『調査区間』として指定されました。

3) 「候補路線」について(計画路線になっていないもの)

平成6年12月に指定された次の2路線があります。

川崎縦貫道路延伸(期の延伸で、2010プランの構想路線です)

高速扇島線(川崎区の扇島付近で高速湾岸線と横羽線を結ぶ

2010プランの構想路線です)

きっと分かりづらいと思われるので次の表を参考にしてください。



候補路線 (H6年12月)	計画路線 (H6年12月)	調査区間	整備区間
川崎縦貫道路 期 【首都高速道路】	川崎縦貫道路 期 【首都高速道路】		H7年4月
川崎縦貫道路 期	川崎縦貫道路 期	H7年8月	
川崎縦貫道路延伸			
高速扇島線			

なお，第3京浜，東京湾横断道路，高速湾岸線および高速横羽線は「計画路線」(H6年12月)であり，『整備区間』(H7年4月)の指定を受けています。

### Qちよこつと質問

(地域高規格は自動車専用道路？)

地域高規格道路は全て自動車専用道路なのですか？

地域高規格道路は極力，自動車専用道路に指定する(道路法第48条)ものとされています。指定できないものについては，歩行者・自転車の進入の恐れがないことなどいろいろと条件がつくのです。

したがって，必ずしも自動車専用道路とは限らないのです。

### Qちよこつと再質問

(自動車専用道路ではない地域高規格は？)

実際に，自動車専用道路ではない地域高規格道路ってあるんですか？

いい質問ですね！ 珍しいのですが，「ありますヨ！」。

近いところの例として，「横浜環状2号線」があります。

鶴見川の末吉橋から新横浜駅前をとおり，磯子区森地区の京急「屏風ヶ浦駅」まで，グルッと回る延長約20kmの道路ですが，平成10年6月に地域高規格の計画路線に指定されています。

この道路は横浜市道の主要地方道ですが，自動車専用道路ではありません！

現在，4車線で供用していますが，近い将来6車線になる計画とのこと。

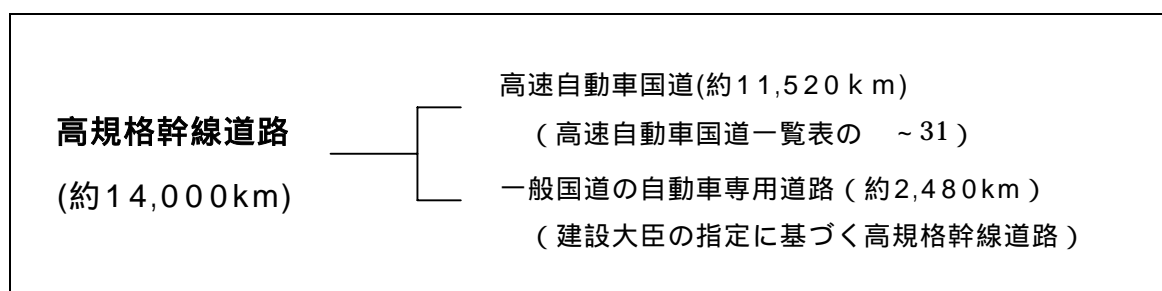
## 9 高規格幹線道路について

### (1) 高規格幹線道路とは・・・

自動車の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形成する自動車専用道路をいいます。

昭和62年に第4次全国総合開発計画の中で閣議決定されたもので、全国で約14,000kmにもなります。

また、高規格幹線道路は、「高速自動車国道」と「一般国道の自動車専用道路」(建設大臣の指定に基づく高規格幹線道路)から構成されています。



### (2) 高速自動車国道とは・・・

全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上、特に重要な地域を連絡する道路、その他国の利害に重大な関係を有する道路です。

「道路法」および「高速自動車国道法」により位置づけられています。

### (3) 一般国道の自動車専用道路(建設大臣の指定に基づく高規格幹線道路)としては・・・

- ・ 本州四国連絡道路(計約180km, 一般国道28, 30, 317号)
- ・ 首都圏中央連絡自動車道【圏央道】  
(横浜～木更津間 約300km, 一般国道468号)

などがあります。

ところで、前にも記述しましたが、東京湾横断道路(アクアライン)は一般国道409号で自動車専用道路ですが、「高規格幹線道路」ではなく「地域高規格道路」なので、念のため!

#### (4) 国幹道とは・・・

「国土開発幹線自動車道」の略称で、国土開発幹線自動車建設法(昭和41年)に基づくもので「国土の普遍的開発を図るための国土を縦貫し、又は横断する高速幹線自動車」と位置付けられており、全国で11,443kmの延長となっています。

また、『高速自動車国道』とは多いに関係しているのです。

次ページに『高速自動車国道』の一覧表があります。

「国幹道」との関係も示しておきましたので参考に・・・。

「さて、あなたはこの高速自動車国道のどの路線までを制覇していますか？」  
(もちろん、現在、全ての路線が供用されているわけではありませんが・・・)



### 高速自動車国道の一覧表

	路線名	延長(km)	摘要	小計(km)
	北海道縦貫自動車道	681	国幹道	11,407
	北海道横断自動車道	697	〃	
	東北縦貫自動車道	865	〃	
	東北横断自動車道	583	〃	
	日本海沿岸東北自動車道	322	〃	
	東北中央自動車道	268	〃	
	関越自動車道	新潟線	〃	
		上越線		
	常磐自動車道	352	〃	
	東関東自動車道	館山線	〃	
		水戸線		
	北関東自動車道	147	〃	
	中央自動車道	富士吉田線	〃	
		西宮線		
		長野線		
	第一東海自動車道(東名高速)	347	〃	
	東海北陸自動車道	185	〃	
	第二東海自動車道(第二東名)	328	〃	
	中部横断自動車道	136	〃	
	北陸自動車道	487	〃	
	近畿自動車道	971	〃	
	中国縦貫自動車道	543	〃	
	山陽自動車道	489	〃	
	中国横断自動車道	422	〃	
21	山陰自動車道	384	〃	
22	四国縦貫自動車道	222	〃	
23	四国横断自動車道	443	〃	
24	九州縦貫自動車道	428	〃	
25	九州横断自動車道	352	〃	
26	東九州自動車道	436	〃	
27	新東京国際空港線	4	国幹道以外	
28	関西国際空港線	7	〃	
29	関門自動車道	9	〃	
30	沖縄自動車道	57	〃	
31	その他の自動車道	36	国幹道	36
	合計	11,520		11,520

- ◆ ～ 26 は国土開発幹線自動車道（国幹道）です。
- ◆ 27 ～ 30 までは国幹道以外的高速自動車国道です。いわゆる国幹道等の「等」にあたります（高速自動車国道法 3 条 3 項の規定により告示された予定路線で、高速自動車国道として建設すべきと決定された路線です）
- ◆ 31 は関越自動車道の大泉 JCT 付近から中央高速及び東名高速に接続し、その先へ

伸びる国幹道の予定路線と言われていますが、まだ基本計画が出来ていないので路線名については明言できない状況となっています。

でも、ある場面においては「国幹道である東京外かく環状道路」などと表現しているケースもあるのです！


### ！ちよこつと知識(東京ガイカン)

東京外環の三郷JCTから川口JCTまでの区間は常磐自動車道の一部なのです！

また、川口JCTから大泉JCTまでの区間は東北自動車道の一部となっています

東京外かく環状道路(外かん)の自動車専用部を東京外環自動車道(東京外環)といいます。

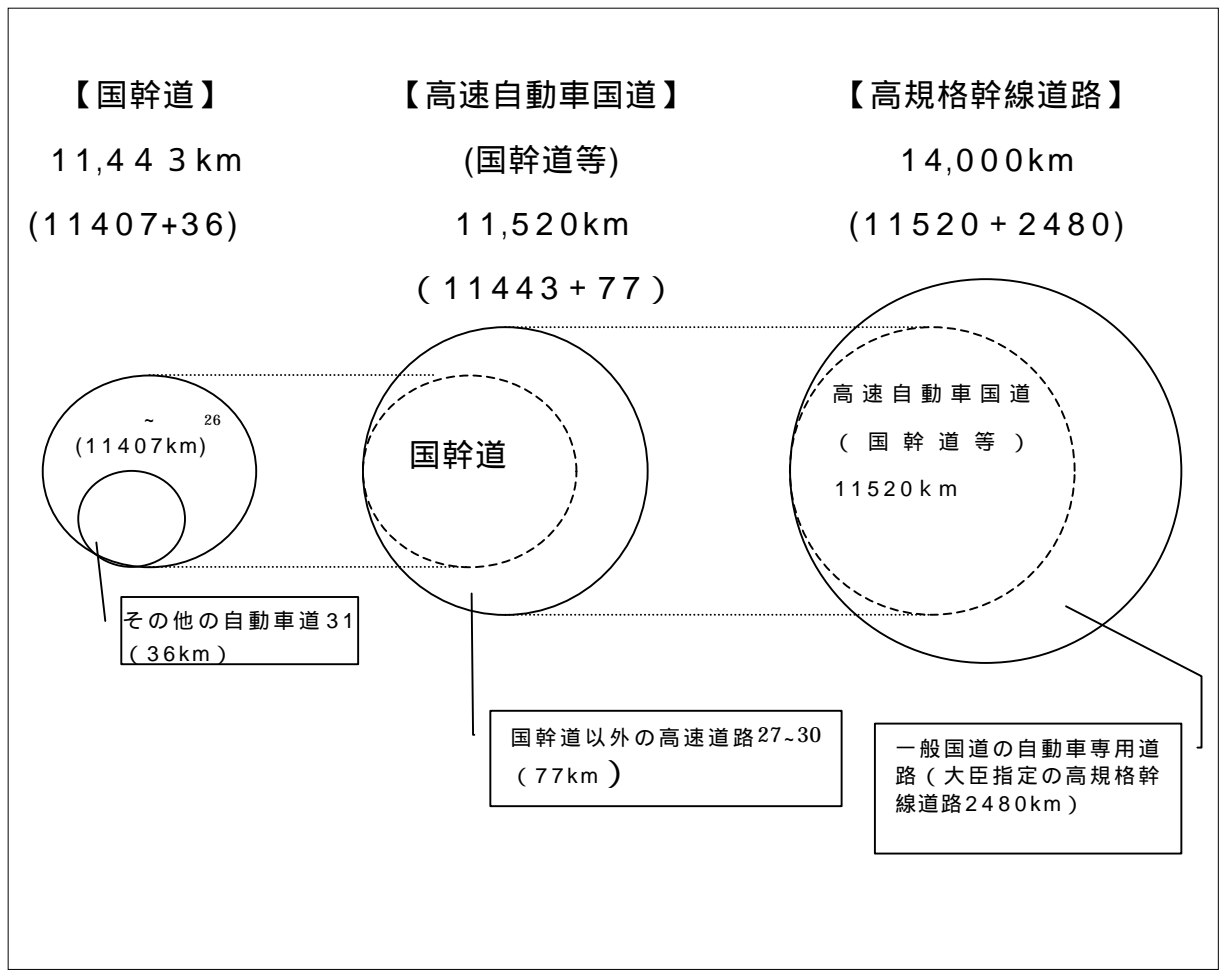


復習しましょう！！ 

ここで、「高規格幹線道路」について整理してみましよう!!

- 1. 国幹道は全て高速自動車国道です。
  - 2. 高速自動車国道は全て高規格幹線道路です。
- ウラを返すと・・・
- 「国幹道ではない高速自動車国道がある(77km)」ということ

図で表すと次のようになります。(なるほど!)



この図からも、次のようなことが確実に言えます。  
(当たり前のことですが、覚えるとけっこう役に立ちます!)

よく考えてみてください。

国幹道は全て高速自動車国道です。  
でも、高速自動車国道は全てが国幹道とは言えません。

高速自動車国道は、全て高規格幹線道路です。  
でも、高規格幹線道路は全てが高速自動車国道とは言えません。

国幹道は全て高規格幹線道路です。

高規格幹線道路は「高速自動車国道」と「一般国道の自動車専用道路」  
(建設大臣の指定に基づく高規格幹線道路)から構成されています。

ウーッ。頭が痛い！ 昔、数学で習った「集合」の問題か？  
けっこう苦手だった!!  
(でも今じゃあ  $\sin$ ,  $\cos$ , 微分, 積分 まったく使わない生活!) 数学って一体なんだったんだろう? 一生懸命やった因数分解, 2次関数, 3次関数, 複素数, ベクトル, 変微分, 行列 !!  
専門分野の世界を除いて, 世の中でもっとも役に立つのは結局, 四則計算か? 「 $i$ 」の2乗が「 $-1$ »? 「 $n$ 」の0乗が「 $1$ »?  
今でも, とても子どもに説明できないのだ!!

**「そんなこと言ったら, 数学の先生に失礼だよ」**

でも, 仕事で使わないし, 生活でも関係ないもん!

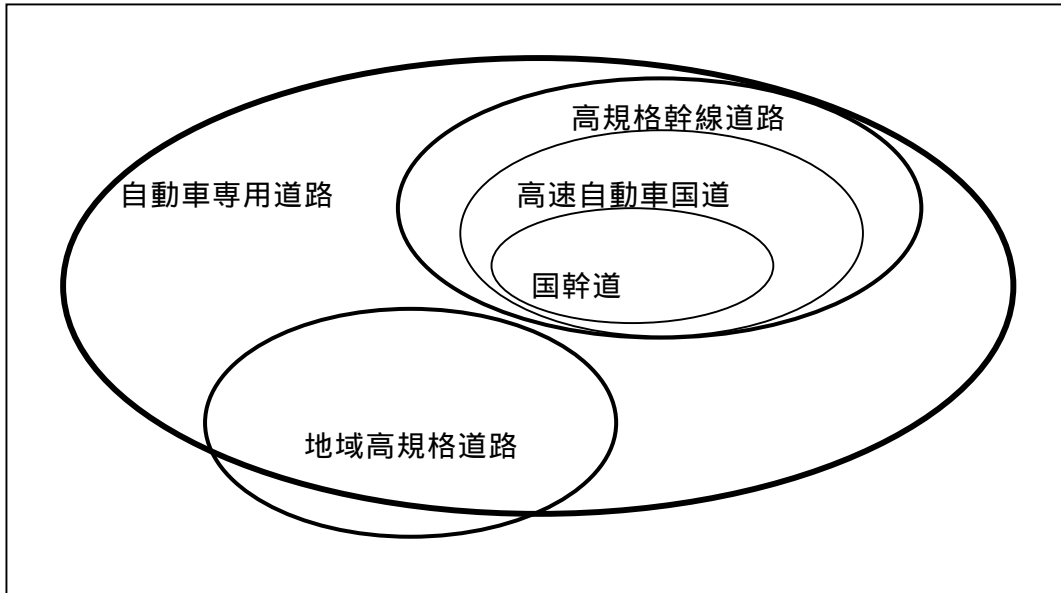
**「実は, 生活に見えないところで役に立っているのさ, これからますますITの時代になるのだから, 基本はやっぱり数学さ。なにしろ日本には資源がないのだから, 技術で勝負するほかないって教わったろ！」**

ウウッ,, それは確かに覚えている。小学校の時だ・・・


おまけ



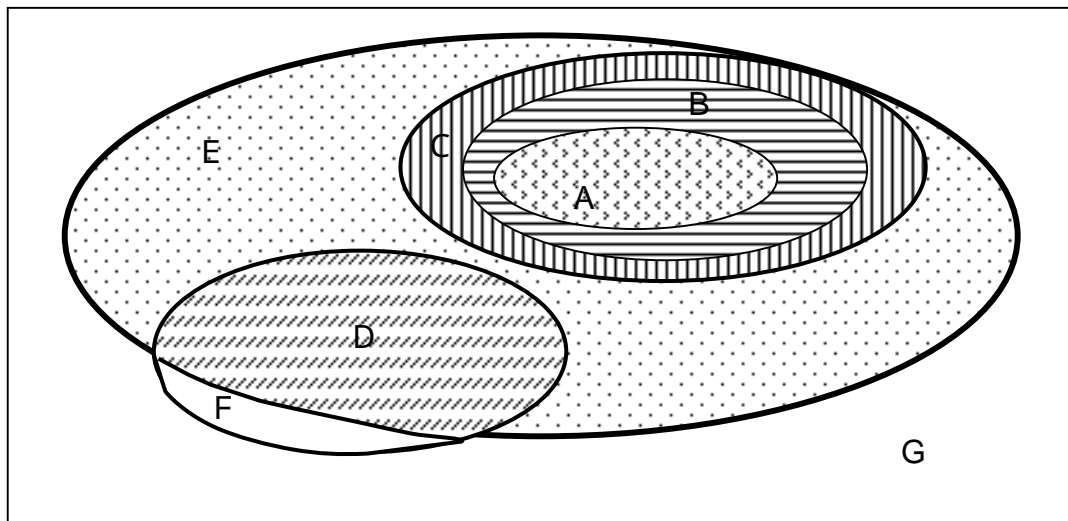
さて、今までの知識の中で「自動車専用道路」、「地域高規格道路」、「高規格幹線道路」と頭の中がすっかりゴチャゴチャになっちゃいました・・・  
とても全部覚えるのは難しいので、こんなイメージで考えてみました。



特異なポイントは、地域高規格道路が自動車専用道路の枠からはみ出しているところでしょうか。つまり、自動車専用道路ではない地域高規格道路があり得るということです!!

ここで問題です!  (前期テスト? ヤダァ!)

上の図を領域化しました。各領域に該当するものにどんな道路があるのでしょうか? 図の領域をA, B, C, D, E, F, Gとします。

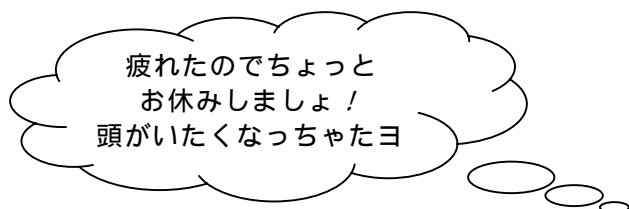




【答え】

- A 国幹道 : 高速自動車国道の一覧表(前出) ~ 26, 31
- B 高速自動車国道 : 高速自動車国道の一覧表(前出) 27 ~ 30
- C 一般国道の自専道(大臣指定高規格) : 本州四国連絡道路, 圏央道
- D 自専道の地域高規格 : 高速川崎縦貫線, 東京湾横断道路, 第3京浜
- E 一般の自専道 : 横浜新道, 西湘バイパス, 小田原厚木道路
- F 自専道でない地域高規格 : 主要地方道市道横浜環状2号線(横浜市磯子区~鶴見区)
- G 一般の道路(自専道でもなく、地域高規格でもない普通の道路): 主要地方道県道世田谷町田など

・・・以上ようになります。



## 10 3環状9放射について

首都圏における道路整備計画の中核となる自動車専用道路ネットワーク構想のことです。

この環状道路と放射道路を活用すれば、都心に用のない車は都心部を通過しなくて済むことになり、現在の首都圏の慢性的な渋滞はかなり改善されると言われています。

(1) 3環状とは・・・(次の3つを言います)

首都高速中央環状線	(中央環状)
東京外かく環状道路	(外かん)
首都圏中央連絡自動車道	(圏央道)

(2) 9放射とは・・・(次の9つを言います)

東北縦貫自動車道	(東北道)
関越自動車道	(関越道)
中央自動車道	(中央道)
第一東海自動車道	(東名高速)
一般国道466号	(第3京浜)
東京湾岸道路	(湾岸道路)
常磐自動車道	(常磐道)
東関東自動車道水戸線	(東関東道水戸線)
東関東自動車道館山線	(東関東道館山線)

なお、中央環状の内側コア部には「首都高速都心環状線」があります。また、東京湾アクアラインも3環状の一部を構成しています。

現在、放射方向はかなり整備が進んでいますが、環状方向は「中央環状」の東側、「外かん」の常磐道から関越道間、「圏央道」の一部及び東京湾アクアラインが供用されているだけです。

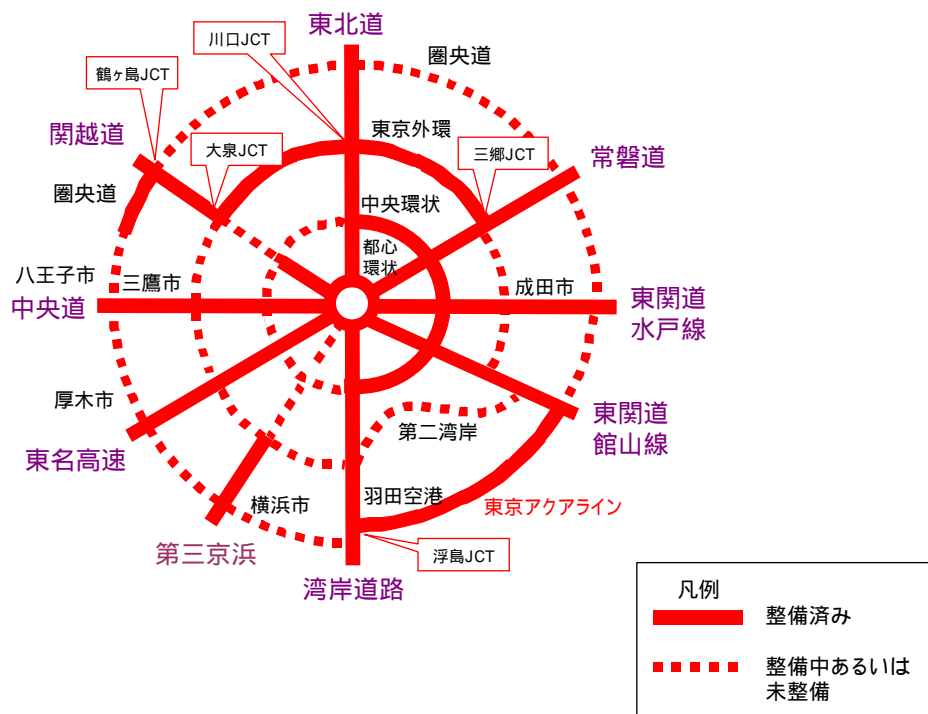
【 独り言 】

ネットワークがすべて完成すると，首都圏の慢性的渋滞がかなり緩和されることと個人的にも期待しています。

でも，全部完成の頃には著者の一人は生きていられるかどうかかわからないのです？ そんなにかかりそう？（残念ながら……グスン！）

「3環状9放射」のイメージ図を次に示しますので参考にしてください。

## 「3環状9放射」



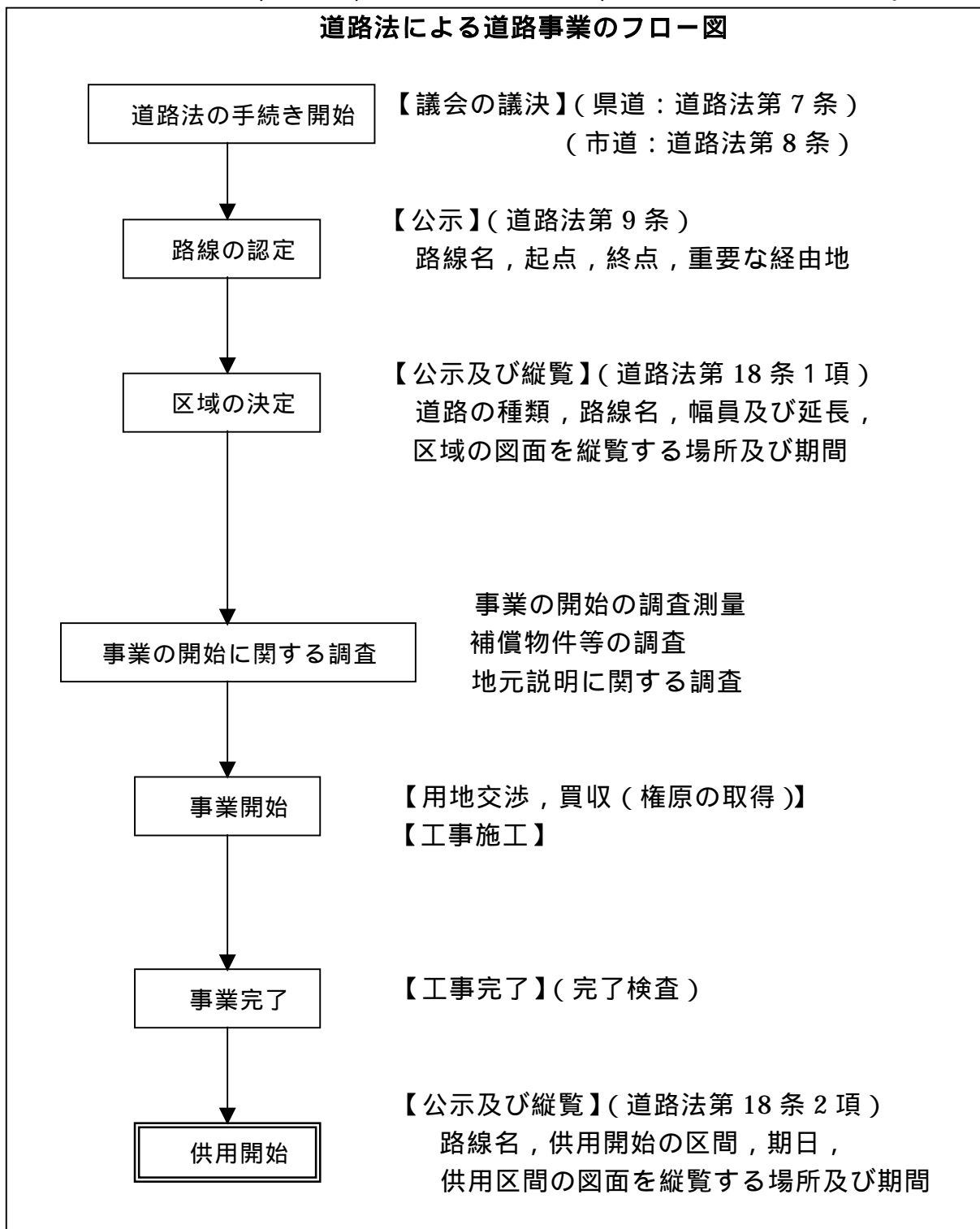
このイメージ図では，ナンカよくわからないので概略をポンチ絵の地形図に落としてみました。



## 1.1 道路法による道路づくりの進め方について

道路ができるまでの事業の進め方には、「道路法による道路事業」と、「都市計画法による都市計画道路事業」とがありますが、ここでは道路法について述べます。

道路の種類として、「県道，市道」を例にして，概略の流れを示します。



## 道路法の手続きの開始

- ・ 路線の認定及び区域の決定のための手続準備
- ・ 議会に対して案件として提案

県道を路線認定する場合で、指定市の区域を通る場合には当該指定市長の意見を聞くことになります。

この時、市長が意見を提出する場合に、指定市の議会の議決を経なければなりません。

また、県道の路線認定にあたっては建設大臣の認可が必要になります。（道路法第 74 条）

## 路線の認定

- ・ 議会の議決を経て認定します。  
（県道は道路法第 7 条，市道は第 8 条）
- ・ 「路線名，起点，終点，重要な経由地」を明らかにします。
- ・ 公示（道路法第 9 条）

## 区域の決定

- ・ 認定の後遅滞なく区域の決定がされる。
- ・ 公示及び縦覧（道路法第 18 条 1 項）  
（施行規則第 2 条 道路の区域の決定等の公示）
  - 道路の種類
  - 路線名
  - 敷地の幅員及びその延長等
  - 区域を表示した図面を縦覧する場所及び期間

注） 認定については道路の位置を示すに過ぎませんが、区域の決定がされることにより、道路の範囲が明らかになり、道路法の適用範囲が定まります。

なお、供用開始前までの間は、道路管理者が「権原」を取得する以前においても一定の制限がされます。（道路法第 91 条）

## 事業の開始に関する調査

- ・ 事業の開始の調査測量
- ・ 地元説明に関する調査

## 事業開始

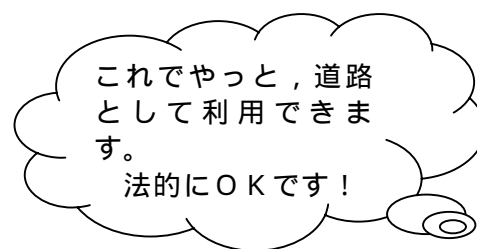
- ・ 地元説明（注，どの時点でどのように行うかは状況によります。）
- ・ 用地交渉及び買収（権原の取得）
- ・ 工事施工

## 事業完了

- ・ 工事完了（完了検査）

## 供用開始

- ・ 公示及び縦覧（道路法第 18 条 2 項）  
（施行規則第 3 条 道路の供用の開始等の公示）  
具体的な公示の手法としては「川崎市公告式条例」によります。
- ・ 『道路供用開始に関する告示』（例：川崎市告示第 号）
  - 路線名
  - 供用開始の区間
  - 供用開始の期日
  - 供用開始の区間を表示した図面を縦覧する場所及び期間



## ！ちよこつと知識

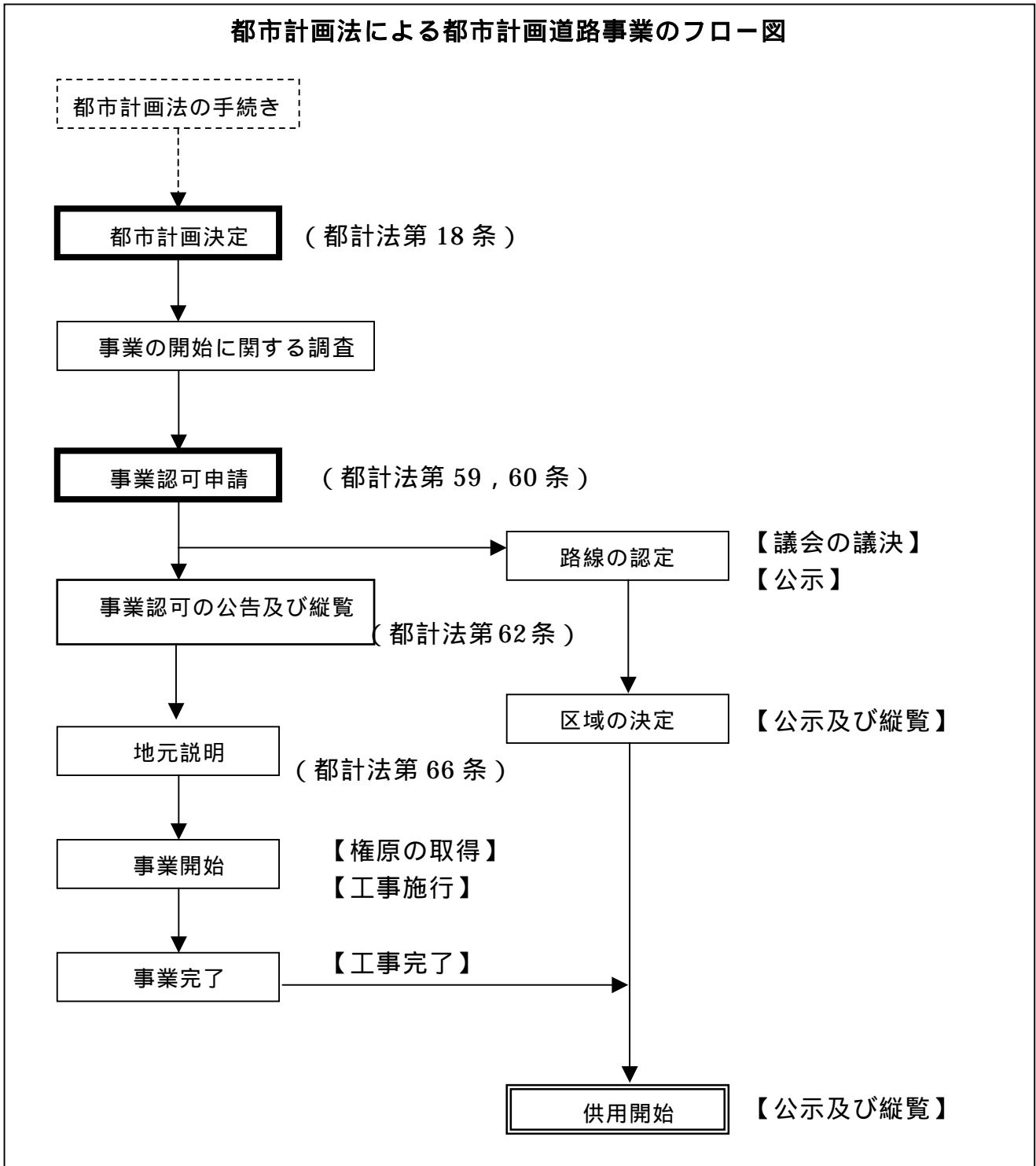
（ケンバラとは）

「権原」とは，通常「ケンバラ」と言っていますが，正式には「ケンゲン」といいます。発音上，他の類似語と取り違えやすいので間違えないように「ケンバラ」と呼んでいるとのこと。

辞書によると，「権利の原因」（ある行為を正当化する法律上の原因）を意味すると解説してありました。

## 12 都市計画法による道路づくりの進め方について

先ほど「道路法」について説明しましたので、ここでは「都市計画法」について述べます。都市計画法と言っても道路法をミックスした形となり、流れとしては次のようになります。





## 都市計画決定

都市計画法に定められた一定の手続き（都市計画審議会等）を経て，道路を都市施設として都市計画決定を行います。（都計法第 18 条）

定める事項は「種類」，「名称」，「位置及び区域」その他（政令で定めたもの）です。（都市計画法第 11 条）

【政令第 6 条】種別及び車線の数その他の構造（細目は省令による）

『省令第 7 条』道路の種別（自動車専用道路，幹線街路，区画街路，特殊街路）  
道路の構造（幅員並びに嵩上式，地下式，掘割式，地表式の別  
および立体交差または平面交差の別）

以上について決定されることとなります。

## 事業の開始に関する調査

- ・ 事業の開始の調査測量
- ・ 地元説明に関する調査

## 事業認可申請

新規着手予定区間の都市計画事業について事業認可申請をし，県知事から認可を受けます。（都計法第 59 条，60 条）

なお，申請書には次の事項を記載します。

- ・ 「施行者の名称」，「都市計画事業の種類」，「事業計画」  
その他省令で定める事項

\* 「事業計画」には

- ・ 収用または使用の別を明らかにした事業地
- ・ 設計の概要
- ・ 事業施行期間

\* その他申請書添付書類には

- ・ 事業地を表示する図書
- ・ 設計の概要を表示する図書
- ・ 資金計画書

・・・などの資料をそろえます。

申請図書は，所轄の区役所，  
土木事務所で一般の方々も閲覧  
することができます。

注) この事業認可の後，速やかに，道路法に関わる「路線の認定」および「区域の決定」の手続きを行うこととなります。  
(議会の議決が必要なので，議会日程を考慮して準備します。)

### 事業認可の公告及び縦覧

- ・ 県知事においては都市計画事業の認可等の告示および図書の写しの送付があります。(都計法第 62 条)
- ・ 市長は関係図書の縦覧，縦覧場所等の公告をします。(省令第 49 条)

### 地元説明

(事業の施行について周知させるための措置：都計法第 66 条)  
住民に対する事業計画説明および権利制限の説明

### 事業開始

- ・ 用地交渉及び買収(権原の取得)
- ・ 工事施工

### 事業完了

- ・ 工事完了(完了検査)

### 供用開始

- ・ 公示及び縦覧(道路法第 18 条第 2 項)
  - 路線名
  - 供用開始の区間
  - 供用開始の期日
  - 供用開始の区間を表示した図面を縦覧する場所及び期間

この最後の部分は「道路法による道路事業」の手続きと同じです。  
「なにしろ，最終的な手続きは道路法なのです！」

【独り言・・・】

だいぶハシヨリました!!  
事業部門の仲間から，なにかご意見・注文・クレーム等が出そうですが，まあ，細かい点の「不備等」は許してチョウダイ!!

## ！ちよこつと知識

(東名とアクアラインは都決なし)

昔，東名高速・第三京浜は都市計画決定を行わずに，道路法等により造られました。しかし，時代の変化と共に，第2東名などは都市計画法に基づき，都市計画決定を行いながら進めております。

これは，事業に係わる様々な要素（計画の透明性，住民説明，意見の反映，環境アセスメント，土地収用法等）を考慮した上で，決定までに多少時間はかかりますが，十分な審査をするため，あえて都市計画の手続きをしているものと思われます。

なお，平成9年に供用された東京湾アクアライン（一般国道409号の一部ですが）は，都市計画決定を行わず，道路法に基づきに造られたとのことです。

## ！ちよこつと知識

(都決番号とは)

都市計画道路には，「1・2・1」，「3・1・1」のようにそれぞれ番号がつけられています。この番号はどのようにつけられているのですか？

実は，都市計画決定をする際に，「番号」と「路線名」を定めることになっているのです。番号のつけ方は「 $\cdot \cdot \cdot$ 」即ち「区分・規模・一連番号」の順番です。

### 【区分】

- 1・・自動車専用道路
- 3・・幹線街路に相当するもの
- 7・・区画街路
- 8・・特殊街路（イ）に相当する歩行者専用道路，自転車道又は自転車歩行者道
- 9・・特殊街路（ロ）に相当する都市モノレール専用道路
- 10・・特殊街路（ハ）に相当する路面電車

### 【規模】

- 1・・幅員 40m 以上のもの
- 2・・幅員 30m 以上 40m 未満のもの
- 3・・幅員 22m 以上 30m 未満のもの
- 4・・幅員 16m 以上 22m 未満のもの
- 5・・幅員 12m 以上 16m 未満のもの
- 6・・幅員 8m 以上 12m 未満のもの
- 7・・幅員 8m 未満のもの

### 【一連番号】

同種類のいわゆる「整理番号」になります。

たとえば，世田谷町田線は，「幹線街路」で「幅員 20m」に該当する道路の「4番目」の都決なので，『3・4・4』が番号となっています。

また，高速川崎縦貫線は「自動車専用道路」で「幅員が 13m」です。まず「1・5」そして，この種の都決は初めてなので整理番号は「1」，だから「1・5・1」となります。

『少しは理解できました?』

### 13 環境影響評価（アセスメント）について

道路づくりとアセスは切り離すことができません！  
知識として多少触れておきましょう。

#### （1）環境影響評価法（アセス法）について

現在，平成9年6月に制定された「環境影響評価法」（施行時はH11年6月）により，ある種類・規模等の道路の新設および改築事業については，アセスの評価が義務付けられています。対象事業の一覧としては次のとおりです。

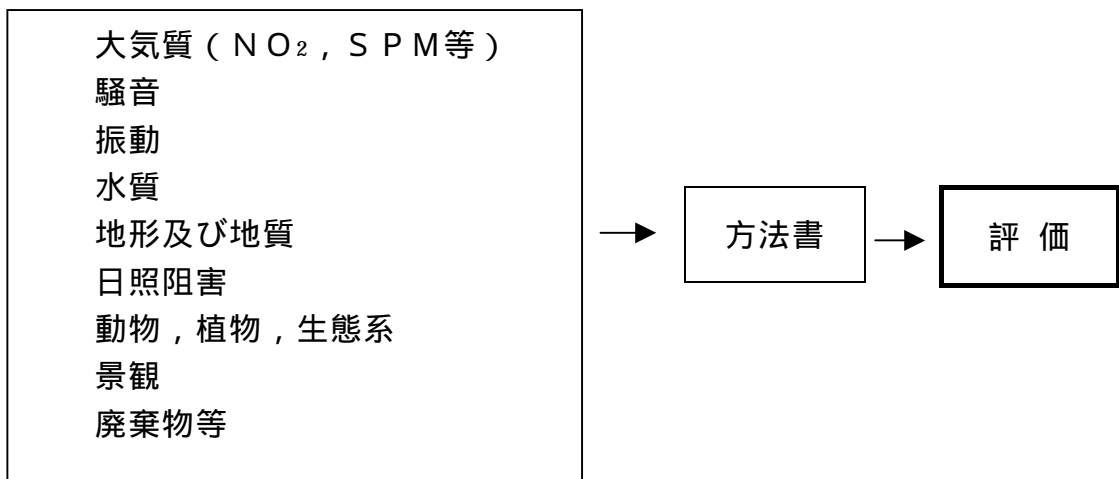
道路種別	第一種事業	第二種事業
高速自動車国道 首都高速道路など 一般国道	すべて 4車線以上のもの 4車線・10km以上	4車線以上・7.5km～10km

注）第1種事業とは必ず環境アセスメントを行う事業

第2種事業とは環境アセスメントが必要かどうかを個別に判断する事業  
（\*スクリーニング手続によります。）

#### 1）評価項目について（\*スコーピング手続によります。）

道路事業に関わる主な環境要素の評価項目としては次のとおりです。



#### 2）評価の手法について

事業者により実行可能な範囲内で，環境影響が回避・低減されているかどうかを評価します。

国又は関係する地方公共団体の基準または目標と整合が図られているかどうかを評価します。

## 【用語の説明】

### \* 「スクリーニング手続」とは

一定規模以上のもの（第2種事業）について，主務大臣が都道府県知事の意見を勘案して，個別にアセスの要否を判断する手続きをいいます。（「ふるいにかける」という意味です）

### \* 「スコーピング手続」とは

事業者がアセスの方法書を公告・縦覧し，地方公共団体や住民等の意見を聴いて，アセスの項目と手法を個別に選定する手続きをいいます。（「しぼりこむ」という意味です）

## Qちよこつと質問

アセスについて，道路法の事業と都市計画法の事業で適用の区別はあるの？

「道路法による道路事業」であろうと，「都市計画法による都市計画道路事業」であろうと一定規模の事業については同じように適用されます。



## (2) 川崎市環境影響評価に関する条例(アセス条例)について

環境影響評価法制定を受けた「川崎市環境影響評価に関する条例」(アセス条例)の改正(平成11年12月24日)においても、条例施行規則により、事業の種類が「道路の新設又は車線の増設」で「指定開発行為の要件」の各項目に該当したものは、アセスの評価の手続きが義務付けられています。

例えば、「指定開発行為の要件」が

一般道路における車線の増設であって、  
増設後の車線の数が4以上のもの

の場合、その規模により更に手続きが3種類に分かれています。

種類	規模条件
第1種行為	増設に係わる部分の長さが5 km 以上
第2種行為	1 km 以上 5 km 未満
第3種行為	1 km 未満

注) 第1種行為はすべての手続きが行われます。

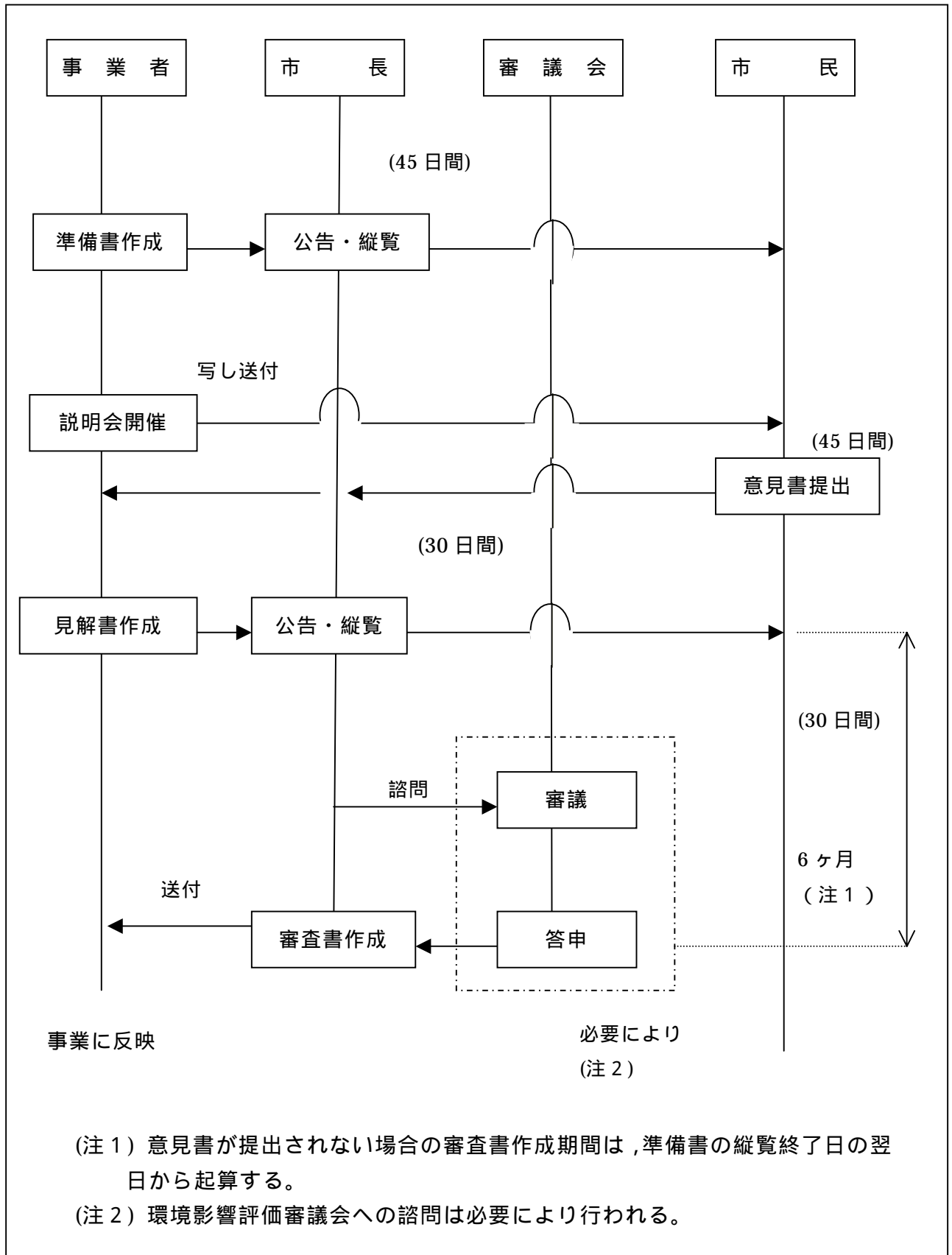
第2種行為は「事後調査報告書作成」関係以降の手続きが、必要により行われます。

第3種行為は環境影響評価審議会への諮問が必要により行われます。  
(なお「事後調査報告書作成」関係以降の手続きはありません。)

「必要により」とは、具体的な基準はありませんが、  
市長が必要か否かを判断します。

\* 第3種行為のフロー図をつけましたので参考にしてください。

### 第3種行為のフロー図



### (3) 都市計画時のアセスについて

アセス法によると「事業が都市計画に定められる場合」、次のように取り扱われます。(法第40条 都市計画に定められる対象事業等参照)

環境アセスメント手続きは、都市計画を定める手続きとあわせて行われます。

事業者の代わりに、都市計画を定める都道府県、市町村が手続きを行います。

アセスメントの結果は、都市計画にも反映されます。

要するに、どう言うことなの？

対象の事業については「都市計画の時にアセスを下さい！」  
……ということなのです。

#### Qちよこつと質問

アセス法ができる前はどうかっていたの？

「アセス法」制定以前は、昭和59年8月の「環境影響評価の実施について」の閣議決定に基づき、昭和60年6月6日の「都市計画における環境影響評価の実施について」の通達（通称：6・6通達）により都市計画手続きと併せてアセスの評価が行われていました。

なお、川崎市内の「都計時アセス」の例としては、唯一、平成2年8月14日に都市計画決定された「川崎縦貫道路 期事業」があります。

川崎市環境影響評価に関する条例（昭和51年）と整合を図った上で進められたとのことです。

#### Qちよこつと再質問

すでに都市計画決定されているものはどうなるの？

対象事業については、事業化されるときにアセスの手続きが生じることとなります。

「ゲッ、それは大変だ！」



## ちよこつと講座【ppm】

### (1) 大気質に関する ppm (parts per million) とは

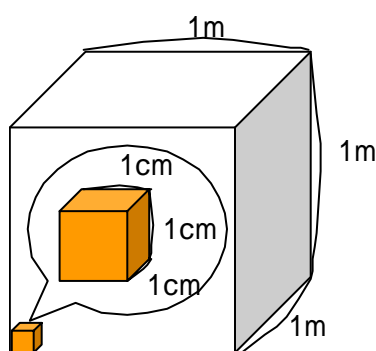
100 万分の 1 の意味です。例えば， $1\text{ m}^3$  の空気中に  $1\text{ cm}^3$  のガスがある場合に，このガスの濃度を 1 ppm というのです。

なお，ppb (parts per billion) とは 10 億分の 1 の意味です。

(無次元すなわち「比」なのです)

ところで，% (per cent) とは 100 分の 1 だったでしょ!

(そうか,,, なにか特別な単位だと思っていた。)



【参考】 二酸化窒素に係わる環境基準  
1 日平均値の年間 98% 値にて評価します。

1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm から 0.06 ppm までのゾーン内  
又はそれ以下であること。

【1 日平均値の年間 98% 値】とは (S 53.7.1 通知: 環境庁)

年間にわたる 1 日平均値のうち低いほうから 98% に相当する値をいいます。

$$365 \text{ 日} * 0.98 = 357.7 \text{ 日} \quad 358 \text{ 日}$$

$$365 \text{ 日} - 358 \text{ 日} = 7 \text{ 日}$$

だから，上からは 8 番目に相当する値が該当します。

すなわち，8 番目の数値が 0.04 ~ 0.06 を超えた場合に「環境基準をオーバー」  
しているので改善が必要となります。

ところで、二酸化硫黄，一酸化炭素，浮遊状粒子物質 (SPM) において取扱  
っている【1 日平均値の 2% 除外値】(S 48.6.12 通知: 環境庁) とは，結果的には  
同じ意味になります。

(2) ここで問題です！

(1 m<sup>3</sup>当りのガスの量が体積でなく、重さで表されている場合はppmへどのように換算するの？)

WHOの二酸化窒素に係わる環境大気質基準値は150 μg / m<sup>3</sup>となっています。さて、これは何ppmになるでしょうか？

二酸化窒素の分子量は、NO<sub>2</sub> = (14<sup>N</sup>) + (16<sup>O</sup>) \* 2 = 46

さて、1モルは気体で22.4[L]でしたネ！……(そんなの覚えているか！)

したがって、(22.4[L] / 46[g]) = (X / 150 \* 10<sup>-6</sup>[g])

だから、X = (22.4[L] / 46[g]) \* (150 \* 10<sup>-6</sup>[g])

$$= 73 * 10^{-6} [L] = 73 * 10^{-3} [cm^3] = 0.073 [cm^3]$$

1 m<sup>3</sup>中に0.073[cm<sup>3</sup>]あるので、答えは **0.073 ppm**です。



## ちょこっと講座【dB】

### (1) 騒音のdB (デシベル decibel) について

『人間の五感は $\log$ 感覚である！』(とのこと。)  $\log$ って忘れた？

- ・ デシベル (dB) とは、音の強さを表す単位で「ホン(phon)」と同じです。平成5年11月に計量法が改正されて、「ホン」から国際的な単位である「デシベル (dB)」に統一されました。1ホンと1デシベルは同じ音の強さです。
- ・ d (デシ) は1/10のこと、Bは電話の発明者ベルの名前。

$$N [dB] = 10 \log (E / E_0) [dB]$$

E : N (dB) のときのエネルギー ( $\frac{\text{ワット}}{\text{m}^2}$ )

$E_0$  :  $10^{-12}$  ( $\frac{\text{ワット}}{\text{m}^2}$ )

$\log$  は常用対数 ( $\log_{10} 100 = 2$ ) を用いています。

- ・ デシベルの単位は無次元であり、次の式にて求められます。  
注) ここで「 $10^{-12} \text{W/m}^2$ 」の値とは、標準的な人が聞こえる最小の音のエネルギーとしています。

ところで「 $\log$ 感覚である」ということはエネルギーが10倍で10dB、100倍で20dB、1000倍で30dBとなることです。(次表参照)

エネルギー倍率	指数関数	$\log$ 関数	騒音の計算式	騒音値(dB)
10倍	$10^1$	$\log 10^1 = 1$	$10 \log 10^1$	10
100倍	$10^2$	$\log 10^2 = 2$	$10 \log 10^2$	20
1000倍	$10^3$	$\log 10^3 = 3$	$10 \log 10^3$	30

#### 【0dB】の状態とは？

$$0 [dB] = 10 \log (E / E_0) [dB]$$

ここで、 $0 = \log_{10} 10^0$  なので  $(E / E_0) = 10^0 = 1$  となり、  
よって、 $E = E_0 = 10^{-12} (\text{W/m}^2)$

既述の定義より、0 (dB) のときのエネルギー (E) は $E_0$  と等しくなります。  
すなわち、0 (dB) とは「標準的な人が聞こえる最小の音のエネルギー」の音であり、したがって、「0dB」とは無音ではないのです！

#### 【1dB】分とは？

$$1 [dB] = 10 \log (E / E_0) [dB]$$

$$= 10 \log (10^{0.1}) [dB]$$

$$\text{エネルギー比} : E / E_0 = 10^{0.1} = 1.2589 \quad 1.26$$

したがって、エネルギーが1.26倍になると1dBアップとなるのです。

(2) ここで問題です！

ある道路のある時点において、自動車走行による騒音値が60 dBでした。その後、交通量が約2倍となり、いわゆる騒音エネルギーが2倍となった時、さて、騒音は何dBアップとなるのでしょうか？

[考え方]

60 dBの時の騒音エネルギー( $E_{60}$ )は、

$$N[\text{dB}] = 10 \text{Log} (E / E_0) [\text{dB}] \text{より}$$

$$60 [\text{dB}] = 10 \text{Log} (E_{60} / E_0) [\text{dB}]$$

ここで、 $60 = 10 \text{Log} (10^6)$ であるから

$$10 \text{Log} (E_{60} / E_0) = 10 \text{Log} (10^6)$$

よって  $E_{60} / E_0 = 10^6$

$$E_{60} = 10^6 * E_0 \quad \text{【} E_0 : 10^{-12} (\text{W} / \text{m}^2) \text{より】}$$

だから、 $E_{60} = 10^6 * 10^{-12} = 10^{-6}$

この騒音エネルギー( $E_{60}$ )が2倍となるので、

$$\text{交通量2倍の騒音エネルギー}(E_x) \text{は } E_x = E_{60} * 2 = 10^{-6} * 2$$

求める騒音値をX [dB]とすると

$$\begin{aligned} X [\text{dB}] &= 10 \text{Log} (E_x / E_0) \\ &= 10 \text{Log} ((10^{-6} * 2) / E_0) \\ &= 10 \text{Log} ((10^{-6} * 2) / 10^{-12}) \\ &= 10 \text{Log} (10^6 * 2) \\ &= 10 \text{Log} (10^6 * 10^{0.3}) \\ &= 10 \text{Log} (10^{6.3}) \\ &= 63 [\text{dB}] \end{aligned}$$

$$2 = 10^x$$

$$x = \text{Log} 2 = 0.30$$

$$\text{よって } 2 = 10^{0.3}$$

したがって、騒音エネルギーが2倍となった時の騒音値は63 dBとなります。

【答え】  $(63 \text{ dB} - 60 \text{ dB}) = 3 \text{ dB}$

いわゆる騒音エネルギーが2倍になると、騒音値は約3 dBのアップとなるのです。

【参考】一般的な音の大きさのめやす

80 dB	地下鉄の車内・電車の車内
70 dB	電話のベル・デパートの中
60 dB	普通の会話・静かな乗用車の車内
50 dB	静かな事務所・静かな公園
40 dB	図書館の中
30 dB	ささやき声・郊外の深夜

0 dB の時のエネルギーの  $10^{0.1}$  倍，すなわち約 1.26 倍が 1 dB になるということ

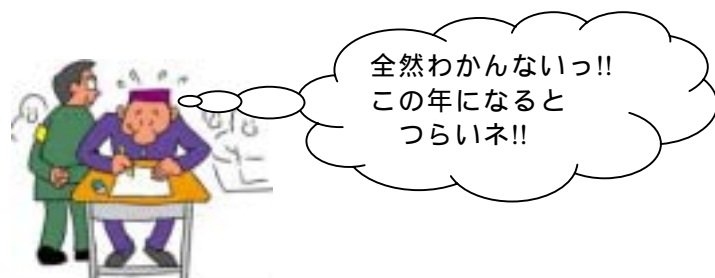
ことは，，，  
 (1.26) の 2 乗が 2 dB，3 乗が 3 dB，4 乗が 4 dB・・・10 乗が 10 dB・・・  
 50 乗が 50 dB となるわけです。

したがって， $n$  乗は  $n$  dB になるということです!!

乗数	エネルギー比の計算値	騒音値 dB
0	$(1.26)^0 = 1.00 = 10^0$	0
1	$(1.26)^1 = 1.26 = 10^{0.1}$	1
2	$(1.26)^2 = 1.58 = 10^{0.2}$	2
3	$(1.26)^3 = 2.00 = 10^{0.3}$	3
4	$(1.26)^4 = 2.51 = 10^{0.4}$	4
5	$(1.26)^5 = 3.16 = 10^{0.5}$	5
6	$(1.26)^6 = 3.98 = 10^{0.6}$	6
7	$(1.26)^7 = 5.01 = 10^{0.7}$	7
8	$(1.26)^8 = 6.31 = 10^{0.8}$	8
9	$(1.26)^9 = 7.94 = 10^{0.9}$	9
10	$(1.26)^{10} = 10 = 10^1$	10
..	.....	..
15	$(1.26)^{15} = 32 = 10^{1.5}$	15
20	$(1.26)^{20} = 100 = 10^2$	20
30	$(1.26)^{30} = 1000 = 10^3$	30
40	$(1.26)^{40} = 10000 = 10^4$	40
50	$(1.26)^{50} = 100000 = 10^5$	50
..	.....	..
$n$	$(1.26)^n = \dots = 10^{n/10}$	$n$

注) 騒音値 dB:  $n = 10 \text{Log} 10^{n/10}$

「多少クドク書いたけれども，なんとなく理解できましたか？」



## 14 . 何でも質問コーナー



(1)都市計画道路「尻手黒川線」は道路法上のどんな路線名と重複しているの？

基本的には「市道尻手黒川線」ですが、次の路線名と重複しています。  
尻手側から黒川地区に向かって順番に , , , ,

- 1) 主要地方道県道 鶴見溝ノ口
- 2) 一般県道 大田神奈川線
- 3) 主要地方道市道 野川菅生線
- 4) 一般県道 上麻生蓮光寺線

エッ。  
そんなにあるの？  
知らなかったヨ!

(2)同じように道路を造ることなのに、「道路法による事業」と「都市計画法による事業」があるとのことですが、簡単に言って主な違いは何なの？

- 1)「都市計画法による事業」は
  - ・いわゆる『街路事業』は都市計画決定された路線が対象です。
  - ・「事業認可」を受けなければなりません。
  - ・事業のお金は建設省都市局所管の『街路事業費』関連の国庫補助金等。
- 2)「道路法による事業」は
  - ・いわゆる『道路事業』は都市計画決定は必要ありません。
  - ・「事業認可」は必要ありません。
  - ・事業のお金は建設省道路局所管の『道路事業費』関連の国庫補助金等。

要するに、  
都市計画決定と事業認可とお金の色か！

### (3) 都市計画決定された路線でも，道路法の道路事業でできるの？

『できます！』

都市計画道路「尻手黒川線」となっている県道「上麻生蓮光寺線」(麻生区片平地内)は，現在，道路法の道路事業で進めています。  
また，都市計画事業としてではないので「事業認可」は取っていません！

### (4) 道路法の事業【道路事業】にするか，都市計画法の事業【街路事業】にするか，どのように使い分けているの？

一概には言えないのですが，当初の街路事業と道路事業の棲み分けとして昭和 45 年 DID 内は街路事業，現在の DID 以外と一般国道は道路事業となっています。昭和 45 年以降の DID はあいまいになっているのです。その都度協議して決めています。

また，現道がない新設道路の場合は，主に街路事業で行うこととなります。

なにしろ，その路線の状況によって，進めやすい事業で行うことが多いようです。

### (5) 都市計画決定をするとどんなメリット・デメリットがあるの？

- 1) 都市計画決定された区域は建築の制限を受けることとなります。建築物の建築をしようとする者は都市計画法第 53 条(建築の許可)により都道府県知事の許可を受けなければならないのです。

また，第 54 条の許可基準では・・・

「・・・当該建築物が次に掲げる要件に該当し，かつ，容易に移転し，若しくは除去することができるものであると認めるときは，その許可をしなければならない。」と規定しています。

階数が 2 以下で，かつ，地階を有しないこと。

主要構造物が木造，鉄骨造，コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

「許可しなければならない」との表現になっていますが、要件に該当しない場合(例えば木造3階建など)の判断は当該都道府県(指定市を含む)の裁量に任されております。

建築基準法の改正により木造3階建が一般化した今日、川崎市では様々なことを考慮して、都市計画事業に支障がないと認められるものについては、3階建の建築物について、H13年4月から建築の許可をしていくことになりました。

(これは時代のニーズに対応した施策と言えます！)

いずれにしても、都市計画決定以降はマンション等の高層な建物は建てられなくなることには変わりありません。

道路事業を進める側の立場から考えると、用地買収および補償等において、都市計画決定されていない他の地域に比べ、比較的問題が生じないよう配慮されることになるわけです。

2) 土地収用法と関連しており、一部手続きが省かれることとなります。

具体的には、「都市計画事業の認可」を取れば「土地収用法の事業認定」の手続きは不要となります。

## (6) 川崎市の都市計画道路の延長と現在の整備率は？

都市計画道路の全延長(自動車専用道路を含む)は約307kmです。そのうち、平成11年度末の整備延長は約172km、整備率は約56%になります。

平成17年度末の整備延長は約190km、整備率は62%です！

最初の都市計画決定が昭和21年で、それから50数年かかってやっとこの状態です。1年に1%上がるか上がらないからです。

都市計画道路事業とはお金もかかるし、えらく時間もかかるものですね。まったく、いつになったら全部できるんでしょう……。

なにしろ、設計、事業認可、用地交渉補償買収、工事施工などすごく大変な仕事ですネ!!



(7) 都市計画決定されるとなると、現在住んでいる人にとっては制限を受けることになるのでかなり困りますよね。そのような方々があり得る中で、そもそも、都市計画とは何のためにあるのでしょうか？

都市計画というのは、地域及び都市全体の将来のまちづくりを考慮して、十分な審議のもとで慎重に決定していくべきものであります。状況によっては1都市にとどまらず、隣接する他の自治体とも広域的な見地から計画の連携をとる場合もあります。

その結果、部分的にはその地域の住民の方々に移転等のご迷惑をかけることになってしまいますが、ご理解・ご協力をいただき、川崎市の将来の街づくりのために進めていくべきものと考えます。

「都市計画基本理念」の文章を次に紹介しまして、結びの言葉とさせていただきます。

都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。

(都市計画法第2条)



素朴な質問はまだまだあるかと思いますが、時間の関係もありここで終了とさせていただきます。

## 15 . 贈る言葉

道路行政に携わっている職員として、今日、次のようなことを考えています。

現在、道路を造る上で道路環境問題は避けられない課題となっています。

確かに、道路ができればそれを利用する人が出てくることにより、結果として車が集まることになり、そのことにより騒音・排ガス等の問題が少なからず発生してきます。それが過を過ぎてくると公害問題に発展してくるわけです。いわゆる道路公害関連の訴訟がその例です。騒音、窒素酸化物（ $\text{NO}_x$ ）、浮遊粒子状物質（SPM）などと、いろいろと健康問題との関係について論議されています。

さて、「川崎公害訴訟」は1次提訴より17年間かかり、平成11年5月に和解が成立し、行政側としても環境基準の達成に向けて真摯に取り組むなど、より一層、道路環境対策を強化していくことになりました。

時代と共にこのような流れがあるものの、道路が日本の経済・産業・文化及び日常生活などにとって欠かせない存在であることもまた事実であります。

現在のような車社会においては、もはや、車なしの生活は考えられないし、今後どのように環境を守りながら共存して行くのかが最大の課題となっています。

そして、そのための施策が今日盛んに論議されており、具体的な様々なプランが出てきていると共に、早急に対応可能なものから既に対策が始められております。その様な状況の中で、私たちも施策推進のための1役を担っているのです。

私たちは道路を造ったり、それを維持管理していく仕事に従事していますが、ただ単に道路関係の予算のために仕事をしているわけではないし、むしろ将来も踏まえて、結果として地元住民の方々に喜ばれ、利便性のある快適な道路を造って行きたいと常に思っているのです。

ところで、道路というのは造られて何年かすると、意外とあって当り前の存在となってしまうものようですが、それだけに、その存在自体が沿線住民の健康を阻害してはならないのは当然のことです！

最後になりましたが、もともと「道路自体は排ガスを出さない」のです!! クリーンエネルギーなどによる車の走行が早く一般化して、道路に排ガスを出さない状況が1日も早く実現することを願ってやみません。

【著者より】

## あとがき

今回の作成にあたり，編集上いろいろと試行錯誤しました。  
いわゆる初心に戻り，これだと分かるか？　ここは他の部分と説明がつくか？  
など，など。

でも，時間の関係もあり，また，気力的・体力的限界も感じていたので，この本の編集等はここまでとしました。したがって，多少わかりづらい部分もあったかと思いますが，最後まで読んでいただきありがとうございました。

また，この本に関して，なにか，ご意見・ご希望等がございましたら遠慮なくお寄せください。スタッフとしては次の構想もチョコッと考えておりますが，さて，実際にこれからその元気があるか？（一人は十分若いが、もう一人は若年寄りになりつつあるのだ！）

最後にあたり，当『道路のいろは』制作委員会にいろいろとご協力頂いた「矢のちゃん」こと「矢ノ下かつひろ」さんと「内田あつこ」さん，そして，その他多くの方々には，この紙面を借りて厚くお礼申し上げます!!

[著者より]

### 【最後に】

さて，実はこの本を作成した目的には次のこともあります！

対外的な会議において，川崎市として少しは発言しなければならない場面が時としてあり得ます。  
その時に，道路関係の市内部の知識だけにとどまらず，多少の広域的な知識があれば少しは心強くなります。この本はそのような意味できっと役に立つと思います。あとはその場のハッターリで勝負しましょう！  
「決して横浜や東京に負けてはなりません!! ヨロシク。」

## [著者プロフィール]

### 【オガちゃん】: おがさわら こおじ

誕生日: 昭和 年 2 月 13 日 (みずがめ座)

川崎市幸区大宮町生まれ

血液型: A O 型

趣味: バレーボール (中学), ギター (中学)

剣道 (高校, 大学)

スキー, カラオケ, 堤防チョイ投げ, ベランダ菜園

### 【カヨねえ】: こまつ かよ

誕生日: 昭和 年 7 月 7 日 (かに座)

茅ヶ崎市生まれ

血液型: B O 型

趣味: バレーボール (中学), バドミントン (高校)

テニス,

カラオケ? 料理? 洗濯? 掃除???

(2006 年参考紹介)

### 【ハルちゃん】: につた はるみ・・・[新人編集部員]

誕生日: 昭和 年 4 月 14 日 (おひつじ座)

帯広市生まれ横浜育ち川崎市在住

著者および編集者 小笠原康司, 小松佳代

(発行者)

発行日 (初版第 1 刷) 2001 年 3 月

(初版第 2 刷) 2002 年 9 月

印刷, 製本 「(有)ベストプリント」(田畑郁郎)

044(211)3378

(なお, 一応, 転載および複写については許可を得るようにして下さい。)

【実費頒布】

内容については、2006 年 6 月  
で一部加筆しています。