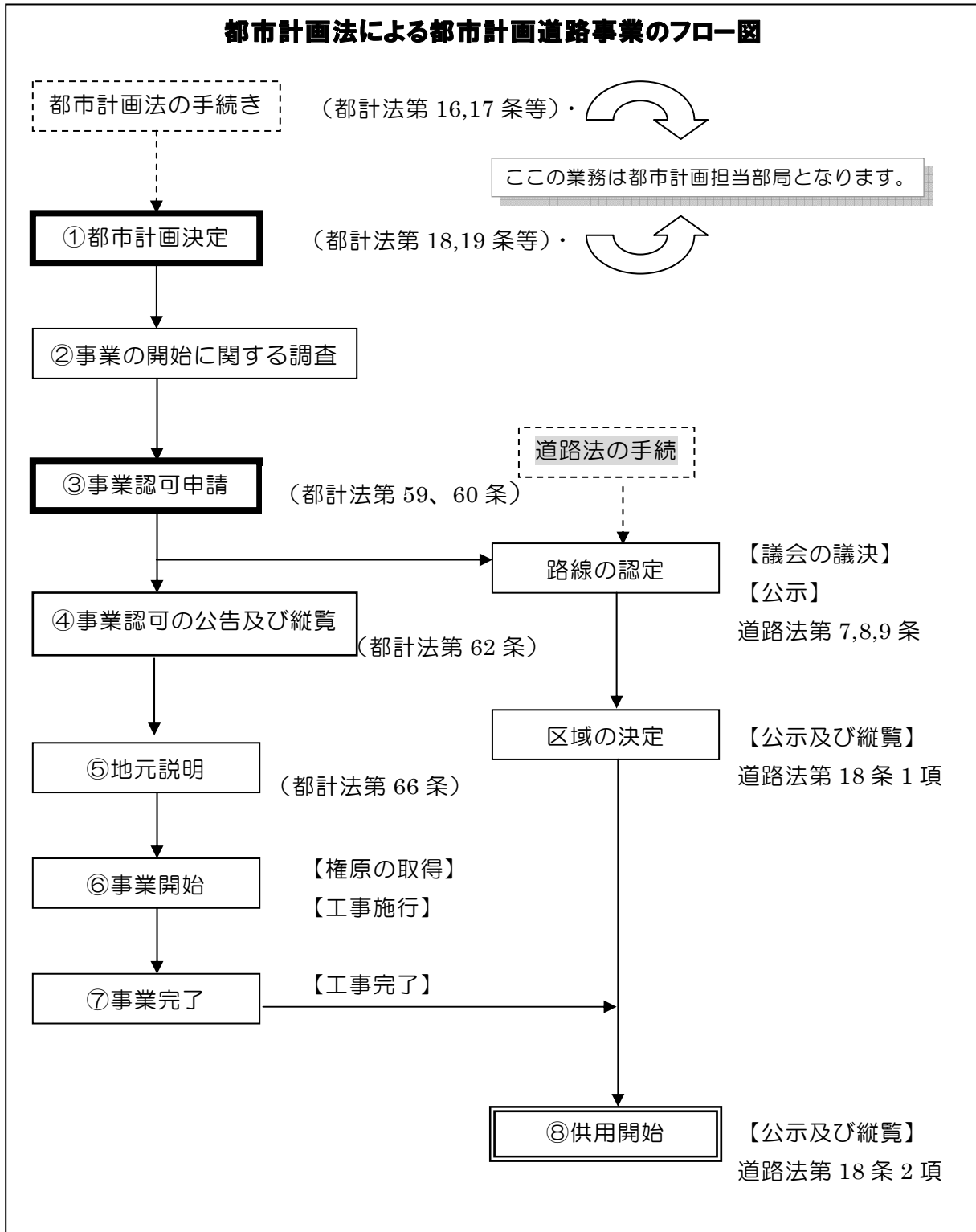


12 都市計画法による道路づくりの進め方について

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。



①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（政令で定められたもの）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になります。

②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

③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、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になります。
(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。)

④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及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）

⑤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

⑥事業開始

- ・ 用地交渉及び買収（権原の取得）
- ・ 工事施工

では、この場合において用地交渉が難航した時の土地収用法は？

⑦事業完了

- ・ 工事完了（完了検査）

都市計画法による事業認可をとっているので、収用法の「事業認定」の手続きは不要となります！

へえ～、へえ～、へえ～！

⑧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!!

「道路のいろは1」の発行から約 10 年間、記述内容について、他の章でも多少のご意見・アドバイスはありましたが、大きな間違いはなかった様で、まあ今回の改訂で取り合えず良しとしよう！



！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。

そもそも、海の中に都市計画線を入れて意味があるのかしら？

！ちよこつと質問

(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いていますが、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「〇・〇・〇〇」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

これって、結構いい質問よ！
だって意外と知られていないから、..



【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？』

1.3 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。

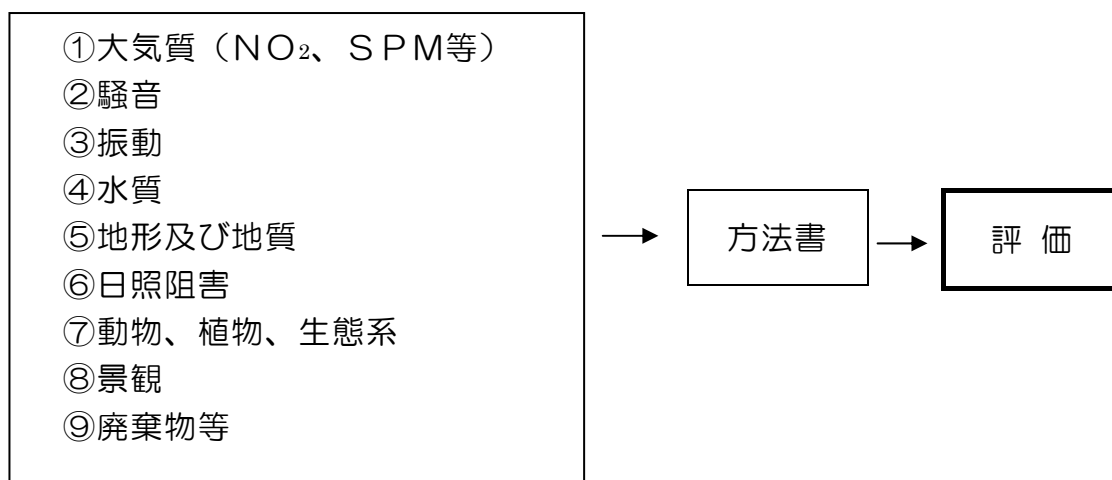
道路種別	第一種事業	第二種事業
高速自動車国道 首都高速道路など 一般国道	すべて 4車線以上のもの 4車線・10km以上	4車線以上・7.5km～10km

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
（*スクリーニング手順によります。）

1) 評価項目について（*スコーピング手順によります。）

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

- ①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。
- ②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。



【参考】

- 窒素酸化物（ノックス）・・・ NO_x : nitrogen oxide (NO_2 、 NO 等)
- 硫黄酸化物（ソックス）・・・ SO_x : sulfur oxide (SO_2 、 SO 等)
- 浮遊状粒子物質・・・・・・・・SPM : suspended particulate matter
- ディーゼル排気微粒子・・・・DEP : diesel exhaust particles

この章については川崎市独自なので、他の地方自治体にとっては参考扱いで、...

(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5km以上
第2種行為	// 1km以上5km未満
第3種行為	// 1km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。

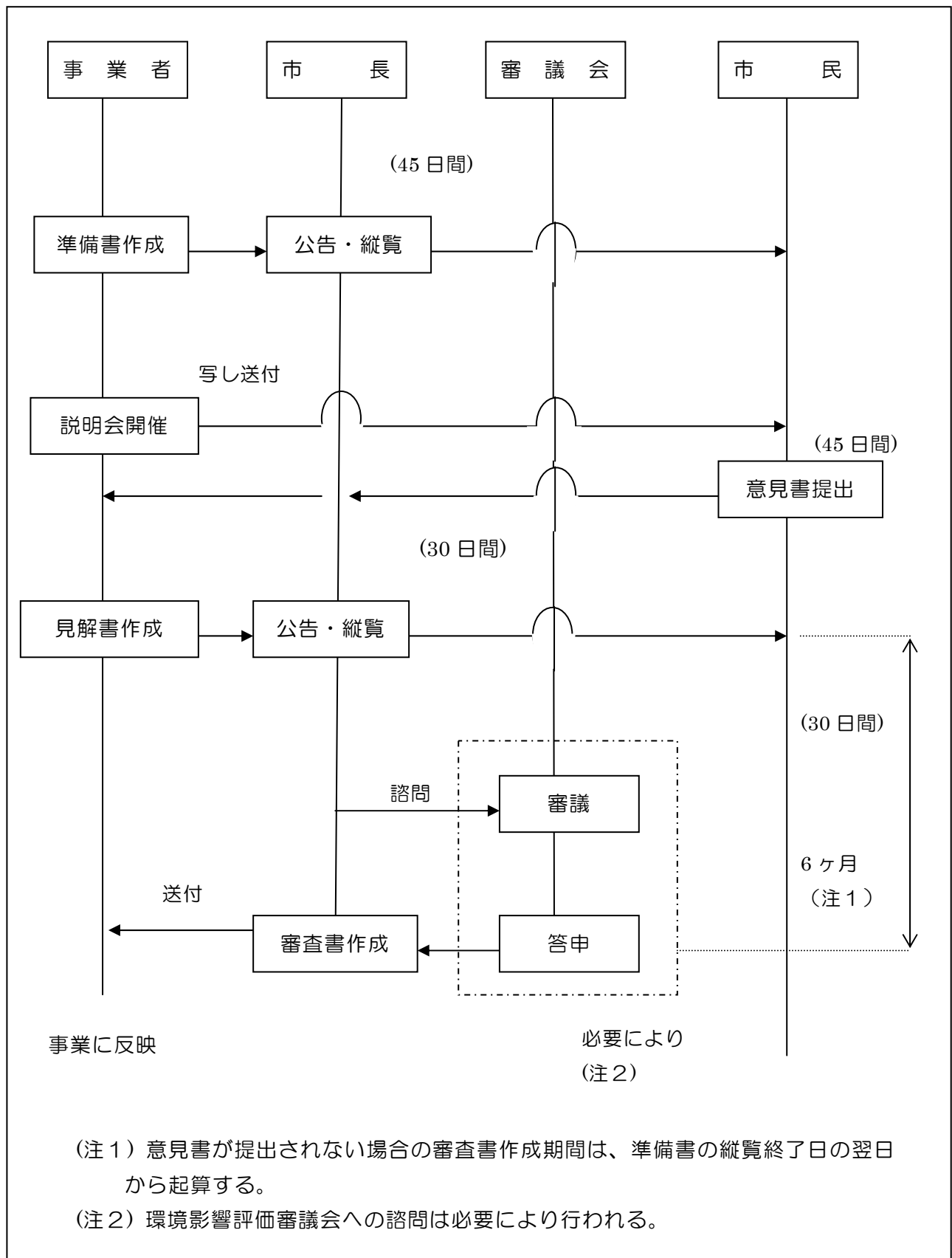
（なお「事後調査報告書作成」関係以降の必要によりの手続きはありません。）

ここで、「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次項に付けましたので参考にしてください。

この章については川崎市独自なので、他の地方自治体にとっては参考扱いで、...

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)

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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なっていたの？

「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Ⅰ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、

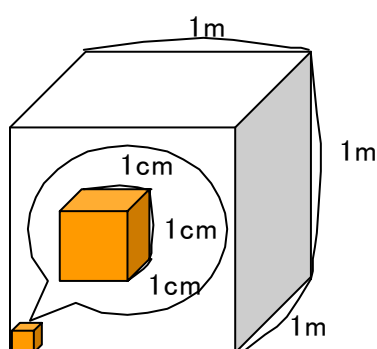
100 万分の1の意味です。例えば、 1 m^3 の空気中に 1 cm^3 のガスがある場合に、このガスの濃度を1 ppmというのです。

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0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内
又はそれ以下であること。(53.7.11 告示)

【1日平均値の年間98%値】とは (S53.7.1 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。

$$365\text{ 日} \times 0.98 = 357.7\text{ 日} \rightarrow 358\text{ 日}$$

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

だから、上からは8番目に相当する値が該当します。

即ち、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】(S48.6.12 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 m³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/m³となっています。さて、これは何ppmになるのでしょうか？

二酸化窒素の分子量は、NO₂ = (14^N) + (16^O) * 2 = 46

さて、1モルは気体で22.4[リットル]でしたネ！……(そんなの覚えているか!)
したがって、(22.4[リットル] / 46[g]) = (X / 150 * 10⁻⁶[g])

だから、 $X = (22.4[\text{リットル}] / 46[\text{g}]) * (150 * 10^{-6}[\text{g}])$
 $= 73 * 10^{-6}[\text{リットル}] = 73 * 10^{-3}[\text{cm}^3] = 0.073[\text{cm}^3]$
1 m³中に0.073[cm³]あるので、答えは **0.073 ppm**です。

「モル」？ これって確か、高校の化学でやった。
でも、もうすっかり忘れたよ!!



ところで、何でここで「ppm」の講座なんですか？



だって！ アセスの大気質の項目でNO₂、SPMの環境基準のことがあるのよ。道路を造れば、自動車の交通量に伴う排ガスの影響が出てくるでしょ！

【SPMの環境基準】

1時間値の1日平均値が0.10mg/m³であり、かつ、
1時間値が0.20mg/m³であること。(48.5.8 告示)



ふう〜ん...、ということは、道路屋でも環境のことは知らないといけないということなのね！

ところで、地元川崎に係る川崎公害訴訟がありました。損害賠償と環境基準を超える排ガスの排出差し止めを求めたものですが、平成11年5月に和解が成立しました。これらのことを教訓にして、より一層環境に配慮した道路造りを進めています。だから、首都高大橋JCTなども様々な環境対策をしているとのこと。

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。
- ・ 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。

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

E : N (dB) のときのエネルギー (W/m^2)

E_0 : 10^{-12} (W/m^2)

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

注) ここで「 $10^{-12} \text{W}/\text{m}^2$ 」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	$\text{Log} 10^1 = 1$	$10 \text{Log} 10^1$	10
100倍	10^2	$\text{Log} 10^2 = 2$	$10 \text{Log} 10^2$	20
1000倍	10^3	$\text{Log} 10^3 = 3$	$10 \text{Log} 10^3$	30

【0dB】の状態とは?

$$0 \text{ [dB]} = 10 \text{Log} (E/E_0) \text{ [dB]}$$

ここで、 $0 = \text{Log}_{10} 10^0$ なので $(E/E_0) = 10^0 = 1$ となり、

よって、 $E = E_0 = 10^{-12} (\text{W}/\text{m}^2)$

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?

$$1 \text{ [dB]} = 10 \text{Log} (E/E_0) \text{ [dB]}$$

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

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

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 $E_{60}/E_0 = 10^6$

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

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

$$X \text{ [dB]} = 10 \text{Log} (E_x/E_0)$$

$$= 10 \text{Log} ((10^{-6} * 2) / E_0)$$

$$= 10 \text{Log} ((10^{-6} * 2) / 10^{-12})$$

$$= 10 \text{Log} (10^6 * 2)$$

$$\doteq 10 \text{Log} (10^6 * 10^{0.3})$$

$$\doteq 10 \text{Log} (10^{6.3})$$

$$\doteq \underline{63 \text{ [dB]}}$$

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 dB - 60 dB) = **3 dB**

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

【参考】一般的な音の大きさの目安

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

式の展開が全然わかんないっ!! この歳になるとつらいネ!!



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？

ダメよ！ でも、何でここで「dB」の講座なんですか？



実は排水性舗装による騒音低減効果が約 3 dB なんです。
 「道路のいろは5」のちょっと質問「排水性舗装による
 走行騒音の低減効果はどんだけ～？」を参照して下さい。

じゃあ、後で見してみるね。

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
- 3) 主要地方道市道 野川菅生線
- 4) 一般県道 上麻生連光寺

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。
 - ・ 事業のお金は国土交通省都市・地域整備局所管の『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。
 - ・ 事業のお金は国土交通省道路局所管の『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」となっている一般県道「上麻生連光寺（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。なお、昭和 45 年以降の DID はあいまいになっているため、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、予算措置等を踏まえ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。

- ① 階数が 2 以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ② 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)の裁量に任されています。

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ます。

(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、都市計画決定後はマンション等の高層な建物は立てられなくなることはありません。

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に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。

そうそう、「都市計画法による道路づくり」のところで「事業認定の不要」との記述がありましたね。



(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、この本の初版の頃である平成11年度末の整備延長は約172km、整備率は約56%でした。それ以降は、

●平成17年度末の整備延長は約190km、整備率は62%です。

●平成21年4月時点では整備延長約198km、整備率は約64%です！

最初の都市計画決定が昭和21年であり、それから60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か……。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となりますが、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条より)



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。

いよっ、お疲れ様！ 実はこの「道路のいろは」が10年も続くななんてまったく思ってもいませんでした。

ほんと、ほんと！

15. 贈る言葉

この「贈る言葉」は初版のまま残すことにしました。(2010.4 オガ編集長)

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行くわけです。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（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一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のようなのですが、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！（2010.4）

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】

上記の言葉が2001年の頃。あれから10年!! 車も環境対応のエコカー(ハイブリッド車、電気自動車など)が世界中で本格的に普及しつつあります。その中で日本の技術が最先端を走っていること。まさに「がんばれニッポン! 凄いぞニッポン! 技術の国ニッポン!」ですね。(2010.4)

このあとがきも初版のままです。なんか、10年前の当時の意気込みが分かるようで懐かしい限りです。(2010. 4 オガ編集長)

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、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』製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つ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。」

やはり、ここで横浜と東京を意識しているのは、川崎市が地理的に両者に挟まれているからかと思うかもしれませんが、実はそうではなく、横浜市と東京都に知り合いがいっぱいいるからなのです。それにもともと職員の人材層が明らかに違いますね！ (2010. 4 オガ編集長)

[著者プロフィール] (2001年初版当時)

【オガちゃん】: おがさわら こおじ

誕生日: 2月13日 (みずがめ座)

川崎市幸区大宮町生まれ、川崎市在住

血液型: AO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: 7月7日 (かに座)

茅ヶ崎市生まれ

血液型: BO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 加筆修正版)

【ハルちゃん】: いった はるみ (新人編集員)

誕生日: 4月14日 (おひつじ座)

帯広市生まれ横浜育ち、川崎市在住



2006年6月に
加筆修正済です。
(ホームページ)

(2010年 改訂版)

【まさお君】: かわい まさお (主任編集員)

誕生日: 10月17日 (てんびん座)

横浜市生まれ、川崎市在住



10年経って、2010年4月ついに改訂版です!

著者および編集者 小笠原康司、小松佳代 (⇒豊福)

(発行者) 河合征生、新田晴美 (⇒檜山)

発行日 (初版第1刷) 2001年3月

(初版第2刷) 2002年9月

..... 2006年6月【加筆修正版】

..... 2010年4月【改訂版】

印刷、製本 「(有)ベストプリント」(田畑郁郎) Tel 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】