

道 路 交 通 騒 音 と 法 制 度

道路交通騒音と法制度

1. 環境基準とその達成に係る体制等

(1) 環境基本法

環境基準の設定

環境基本法第 16 条の規定に基づき、「騒音に係る環境基準」が定められている。

環境基本法

第 3 節 環境基準

第 16 条 政府は、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする。

2 前項の基準が、二以上の類型を設け、かつ、それぞれの類型を当てはめる地域又は水域を指定すべきものとして定められる場合には、政府は、政令で定めるところにより、その地域又は水域の指定の権限を都道府県知事に委任することができる。

3 第 1 項の基準については、常に適切な科学的判断が加えられ、必要な改定がなされなければならない。

4 政府は、この章に定める施策であって公害の防止に関するもの（以下「公害の防止に関する施策」という。）を総合的かつ有効適切に講ずることにより、第 1 項の基準が確保されるように努めなければならない。

(2) 騒音規制法

自動車騒音に係る許容限度の設定

騒音規制法第 16 条の規定に基づき、自動車騒音に係る許容限度が定められている。

騒音規制法

(許容限度)

第 16 条 環境庁長官は、自動車がある一定の条件で運行する場合に発生する自動車騒音の大きさの許容限度を定めなければならない。

2 自動車騒音の防止を図るため、運輸大臣は、道路運送車両法に基づく命令で、自動車騒音に係る規制に関し必要な事項を定める場合には、前項の許容限度が確保されるように考慮しなければならない。

「環境庁長官」の定め = 自動車騒音の大きさの許容限度 「道路運送車両法に基づく命令」 = 道路運送車両の保安基準

測定に基づく要請限度および意見

騒音規制法第 17 条の規定に基づき、要請限度が定められている。

騒音規制法

(測定に基づく要請及び意見)

第 17 条 市長村長は、第 21 条の 2 の測定を行なった場合において、指定地域内における自動車騒音が総理府令で定める限度をこえていることにより道路の周辺的生活環境が著しくそこなわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）の規定による措置をとるべきことを要請するものとする。

2 市町村長は、前項の規定により要請する場合を除くほか、第 21 条の 2 の測定を行なった場合において必要があると認めるときは、当該道路の部分の構造の改善その他自動車騒音の大きさの減少に資する事項に関し、道路管理者又は関係行政機関の長に意見を述べることができる。

第 21 条の 2 市町村長は、指定地域について、騒音の大きさを測定するものとする。
総理府令：騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める総理府令

騒音の常時監視

騒音規制法第 18 条の規定に基づき、自動車騒音状況の常時把握と環境庁への報告が義務づけられている。

騒音規制法

(常時監視)

第 18 条 都道府県知事は、自動車騒音の状況を常時監視しなければならない。

2 都道府県知事は、前項の常時監視の結果を環境庁長官に報告しなければならない。

自動車騒音の状況の公表

騒音規制法第 19 条の規定に基づき、自動車騒音状況の公表が定められている。

騒音規制法

(公表)

第 19 条 都道府県知事は、当該都道府県の区域に係る自動車騒音の状況を公表するものとする。

(3) 道路交通騒音対策実施体制

「道路交通騒音の深刻な地域における対策の実施方針について」(平成7年12月1日 警察庁交通局長・環境庁大気保全局長・通商産業省環境立地局長・運輸省運輸政策局長・建設省道路局長 通知)に基づく道路交通騒音対策協議会の設置。

道路交通騒音の深刻な地域における対策の実施方針について

3 道路交通騒音の深刻な地域における対策の基本的な考え方

道路交通騒音が深刻である地域においては、可能な限り道路構造対策を実施すべきであるが、これに加えて、交通流対策、沿道対策を含めた総合的対策が必要であり、関係省庁の連携をさらに強化して対策を推進する必要がある。この場合、交通や沿道の状況が地域により様々であることから、自治体など地域レベルの施策実施主体が各々の地域に応じた取組を行うことが重要である。国道43号及び阪神高速道路神戸線関連地域においても地域レベルにおいて連絡会議が組織され、具体的な対策の立案、効果の試算を行っているが、今後はこのような取組を例としつつ、地域レベルで関連主体が協力し、道路交通騒音の深刻な地域について総合的な対策方針を立て、実施する必要がある。このような地域的取組の重要性は平成7年3月の中央環境審議会答申「今後の自動車騒音の低減対策のあり方について(総合的施策)」において既に示されているところであり、関係省庁においても、総合的な対策のあり方についてその具体化に向けて更に検討を進めるとともに、相互に連携を図りつつ、このような地域的取組に対して支援を行っていくこととする。

(中 略)

5 今後の取組

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

(参 考)

(1) 環境基準

騒音に係る環境基準について

(平成10年環境庁告示第64号)

環境基本法(平成5年法律第91号)第16条第1項の規定に基づく騒音に係る環境基準について次のとおり告示する。

環境基本法第16条第1項の規定に基づく、騒音に係る環境上の条件について生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準(以下「環境基準」という。)は、別に定めるところによるほか、次のとおりとする。

第1 環境基準

- 1 環境基準は、地域の類型及び時間の区分ごとに次表の基準値の欄に掲げるとおりとし、各類型を当てはめる地域は、都道府県知事が指定する。

地域の類型	基準値	
	昼 間	夜 間
A A	50 デシベル以下	40 デシベル以下
A 及び B	55 デシベル以下	45 デシベル以下
C	60 デシベル以下	50 デシベル以下

(注) 1 時間の区分は、昼間を午前6時から午後10時までの間とし、夜間を午後10時から翌日の午前6時までの間とする。

2 A Aを当てはめる地域は、療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域とする。

3 Aを当てはめる地域は、専ら住居の用に供される地域とする。

4 Bを当てはめる地域は、主として住居の用に供される地域とする。

5 Cを当てはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。

ただし、次表に掲げる地域に該当する地域(以下「道路に面する地域」という。)については、上表によらず次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

地域の区分	基準値	
	昼 間	夜 間
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60 デシベル以下	55 デシベル以下
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65 デシベル以下	60 デシベル以下

備考 車線とは、1縦列の自動車及安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。

この場合において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

基準値	
昼間	夜間
70デシベル以下	65デシベル以下
備考 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては45デシベル以下、夜間にあっては40デシベル以下）によることができる。	

2 1の環境基準の基準値は、次の方法により評価した場合における値とする。

(1) 評価は、個別の住居等が影響を受ける騒音レベルによることを基本とし、住居等の用に供される建物の騒音の影響を受けやすい面における騒音レベルによって評価するものとする。

この場合において屋内へ透過する騒音に係る基準については、建物の騒音の影響を受けやすい面における騒音レベルから当該建物の防音性能値を差し引いて評価するものとする。

(2) 騒音の評価手法は、等価騒音レベルによるものとし、時間の区分ごとの全時間を通じた等価騒音レベルによって評価することを原則とする。

(3) 評価の時期は、騒音が1年間を通じて平均的な状況を呈する日を選定するものとする。

(4) 評価のために測定を行う場合は、原則として日本工業規格Z8731に定める騒音レベル測定方法による。当該建物による反射の影響が無視できない場合にはこれを避けうる位置で測定し、これが困難な場合には実測値を補正するなど適切な措置を行うこととする。また、必要な実測時間が確保できない場合等においては、測定に代えて道路交通量等の条件から騒音レベルを推計する方法によることができる。

なお、著しい騒音を発生する工場及び事業場、建設作業の場所、飛行場並びに鉄道の敷地内並びにこれらに準ずる場所は、測定場所から除外する。

3 環境基準の達成状況の地域としての評価は、次の方法により行うものとする。

(1) 道路に面する地域以外の地域については、原則として一定の地域ごとに当該地域の騒音を代表すると思われる地点を選定して評価するものとする。

(2) 道路に面する地域については、原則として一定の地域ごとに当該地域内の全ての住居等のうち1の環境基準の基準値を超過する戸数及び超過する割合を把握することにより評価するものとする。

第2 達成期間等

1 環境基準は、次に定める達成期間でその達成又は維持を図るものとする。

(1) 道路に面する地域以外の地域については、環境基準の施行後直ちに達成され、又は維持されるよう努めるものとする。

(2) 既設の道路に面する地域については、関係行政機関及び関係地方公共団体の協力の下に自動車単体対策、道路構造対策、交通流対策、沿道対策等を総合的に実施することにより、環境基準の施行後10年以内を目途として達成され、又は維持されるよう努めるものとする。

ただし、幹線交通を担う道路に面する地域であって、道路交通量が多くその達成が著しく困難な地域については、対策技術の大幅な進歩、都市構造の変革等とあいまって、10年を超え

る期間で可及的速やかに達成されるよう努めるものとする。

(3) 道路に面する地域以外の地域が、環境基準が施行された日以降計画された道路の設置によって新たに道路に面することとなった場合にあっては(1)及び(2)にかかわらず当該道路の供用後直ちに達成され又は維持されるよう努めるものとし、環境基準が施行された日より前に計画された道路の設置によって新たに道路に面することとなった場合にあっては(2)を準用するものとする。

- 2 道路に面する地域のうち幹線交通を担う道路に近接する空間の背後地に存する建物の中高層部に位置する住居等において、当該道路の著しい騒音はその騒音の影響を受けやすい面に直接到達する場合は、その面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められ、かつ、屋内へ透過する騒音に係る基準が満たされたときは、環境基準が達成されたものとみなすものとする。
- 3 夜間の騒音レベルが73デシベルを超える住居等が存する地域における騒音対策を優先的に実施するものとする。

第3 環境基準の適用除外について

この環境基準は、航空機騒音、鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しないものとする。

附 則

この告示は、平成11年4月1日から施行する。

(2) 単体対策

平成4年中央公害対策審議会中間答申及び平成7年中央環境審議会答申において示された許容限度設定目標値

単位：デシベル

自動車の種別			許容限度設定目標値			施行年又は 施行予定年	
			加速	定常	近接		
大型車	車両総重量が3.5トンを超え、原動機の最高出力が150キロワットを超えるもの	全輪駆動車、トラクタ及びクレーン車	82	83	99	平成13年	
		トラック	81	82	99	平成13年	
		バス	81	82	99	平成10年	
中型車	車両総重量が3.5トンを超え、原動機の最高出力が150キロワット以下のもの	全輪駆動車	81	80	98	平成13年	
		全輪駆動車以外	トラック	80	79	98	平成13年
			バス	80	79	98	平成12年
小型車	車両総重量が3.5トン以下のもの	軽自動車	車両総重量が1.7トンを超えるもの	76	74	97	平成12年
		以外					
		軽自動車	ボンネット型のもの	76	74	97	平成11年
			キャブオーバー型(ボンネット型以外)のもの	76	74	97	平成12年
乗用車	専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のもの	乗車定員6人超えのもの	76	72	96 (100)	平成11年	
		乗車定員6人以下のもの	76	72	96 (100)	平成10年	
二輪自動車	小型二輪自動車	排気量0.250リットルを超えるもの	73	72	94	平成13年	
	軽二輪自動車	排気量0.125リットルを超え、0.250リットル以下のもの	73	71	94	平成10年	
原動機付自転車	第二種原動機付自転車	排気量0.050リットルを超え、0.125リットル以下のもの	71	68	90	平成13年	
	第一種原動機付自転車	排気量0.050リットル以下のもの	71	65	84	平成10年	

注) ()内はリヤエンジン車を示す。

(3) 要請限度

騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める総理府令

(平成12年3月2日 総理府令第15号)

(定義)

第1条 この府令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 1 車線 1縦列の自動車(2輪のものを除く。)が安全かつ円滑に走行するために必要な幅員を有する帯状の車道の部分をいう。
- 2 幹線交通を担う道路 道路法(昭和27年法律第180号)第3条に規定する高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあつては四車線以上の車線を有する区間に限る。)並びに道路運送法(昭和26年法律第183号)第2条第8項に規定する一般自動車道であつて都市計画法施行規則(昭和44年建設省令第49号)第7条第1号に規定する自動車専用道路をいう。
- 3 昼間 午前6時から午後10時までの間をいう。
- 4 夜間 午後10時から翌日の午前6時までの間をいう。
- 5 デシベル 計量法(平成4年法律第51号)別表第2に定める音圧レベルの計量単位をいう。

(自動車騒音の限度)

第2条 騒音規制法第17条第1項の総理府令で定める限度(以下「限度」という。)は、別表のとおりとする。

(幹線交通を担う道路に近接する区域に係る限度の特例)

第3条 別表に掲げる区域のうち幹線交通を担う道路に近接する区域(2車線以下の車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から15メートル、二車線を超える車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から20メートルまでの範囲をいう。)に係る限度は、前条の規定にかかわらず、昼間においては75デシベル、夜間においては70デシベルとする。

(都道府県知事及び都道府県公安委員会が協議して定める限度)

第4条 前2条の規定にかかわらず、別表に掲げる区域のうち学校、病院等特に静穏を必要とする施設が集合して設置されている区域又は幹線交通を担う道路の区間の全部又は一部に面する区域に係る限度は、都道府県知事(騒音規制法施行令(昭和43年政令第324号)第4条に規定する市にあつては、市長。以下同じ。)及び都道府県公安委員会が協議して定める自動車騒音の大きさとすることができる。

(自動車騒音の測定方法等)

第5条 前3条に規定する限度は、次に掲げる方法により測定した場合における値によるものとする。

- 1 騒音の測定は、計量法第71条の条件に合格した騒音計を用いて行うものとする。
- 2 騒音の測定は、道路に接して住居、病院、学校等の用に供される建築物(以下「住居等」とい

う。)が存している場合には道路の敷地の境界線において行い、道路に沿って住居等以外の用途の土地利用が行われているため道路から距離をおいて住居等が存している場合には住居等に到達する騒音の大きさを測定できる地点において行うものとする。これらの場合において、測定を行う高さは、当該地点の鉛直方向において生活環境の保全上騒音が最も問題となる位置とする。

- 3 騒音の測定は、当該道路のうち原則として交差点を除く部分に係る自動車騒音を対象とし、連続する7日間のうち当該自動車騒音の状況を代表すると認められる3日間について行うものとする。
- 4 騒音の評価手法は、等価騒音レベルによるものとする。
- 5 騒音の測定方法は、原則として、日本工業規格Z 8 7 3 1に定める騒音レベルの測定方法によるものとし、建築物による無視できない反射の影響を避けうる位置で測定するものとする。ただし、建築物と道路との間(道路の敷地の境界線を含む。)の地点において測定を行い、当該建築物による無視できない反射の影響を避けることができない場合において、当該影響を勘案し実測値を補正するなど適切な措置を講ずるときは、この限りでない。
- 6 自動車騒音以外の騒音又は当該道路以外の道路に係る自動車騒音による影響があると認められる場合は、これらの影響を勘案し実測値を補正するものとする。
- 7 騒音の大きさは、測定した値を時間の区分ごとに3日間の原則として全時間を通じてエネルギー平均した値とする。

別表

	区域の区分	時間の区分	昼 間	夜 間
1	a 区域及び b 区域のうち 1 車線を有する道路に面する区域		6 5 デシベル	5 5 デシベル
2	a 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域		7 0 デシベル	6 5 デシベル
3	b 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域		7 5 デシベル	7 0 デシベル

備考

a 区域、b 区域及び c 区域とは、それぞれ次の各号に掲げる区域として都道府県知事が定めた区域をいう。

- 1 a 区域 専ら住居の用に供される区域
- 2 b 区域 主として住居の用に供される区域
- 3 c 区域 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される区域

附 則

この府令は、平成12年4月1日から施行する。

2. 道路交通騒音対策別の関連法令等

(1) 自動車単体対策

騒音規制法および道路運送車両法に基づき、自動車単体対策が実施されている。

騒音規制法

(許容限度)

第 16 条 環境庁長官は、自動車が一定の条件で運行する場合に発生する自動車騒音の大きさの許容限度を定めなければならない。

2 自動車騒音の防止を図るため、運輸大臣は、道路運送車両法に基づく命令で、自動車騒音に係る規制に関し必要な事項を定める場合には、前項の許容限度が確保されるように考慮しなければならない。

道路運送車両法

第 3 章 道路運送車両の保安基準

(自動車の装置)

第 41 条 自動車は、次に掲げる装置について、運輸省令で定める保安上又は公害防止上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

(次に掲げる装置 略)

(原動機付自転車の構造及び装置)

第 44 条 原動機付自転車は、次に掲げる事項について、運輸省令で定める保安上又は公害防止上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

(次に掲げる事項 略)

環境庁

騒音規制法第 16 条第 1 項
(自動車騒音の大きさの許容限度)

自動車騒音の大きさの
許容限度(環境庁告示)

運輸省

道路運送車両法第 3 章
(道路運送車両の保安基準)

道路運送車両の保安基準
(運輸省令)

・加速走行騒音
・定常走行騒音
・近接排気騒音

自動車騒音規制の種類

- ・加速走行騒音：市街地を走行する際に発生する最大の騒音
- ・定常走行騒音：一定の速度で走行する際に発生する騒音
- ・近接排気騒音：停車時にエンジン、排気管から発生する騒音

(2) 道路交通対策

道路交通による公害を防止するために、道路交通法第 110 条の 2 では、都道府県公安委員会が交通規制等を行うことができる旨を定めている。

道路交通法

第 110 条の 2 公安委員会は、大気汚染防止法（昭和 43 年法律第 97 号）第 21 条第 1 項若しくは第 23 条第 2 項、騒音規制法（昭和 43 年法律第 98 号）第 17 条第 1 項又は振動規制法（昭和 51 年法律第 64 号）第 16 条第 1 項の要請があつた場合その他交通公害が発生したことを知つた場合において、必要があると認めるときは、当該交通公害の防止に関し第 4 条第 1 項の規定によりその権限に属する事務を行なうものとする。この場合において、必要があると認めるときは、都道府県知事その他関係地方公共団体の長に対し、当該交通公害に関する資料の提供を求めることができる。

第 4 条 1 項の規定

第 4 条 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を改定し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

(3) 道路構造対策

道路法：自動車専用道路の指定

道路交通騒音により発生する障害を防止するために、道路法では、未供用の道路について自動車のみの交通の用に供する事ができる旨を定めている（第 48 条の 2）。

道路法

(自動車専用道路の指定)

第 48 条の 2

1 略

2 道路管理者は、交通が著しくふくそうし、又はふくそうすることが見込まれることにより、車両の能率的な運行に支障があり、若しくは道路交通騒音により生ずる障害があり、又はそれらのおそれがある道路（高速自動車国道及び前項の規定により指定された道路を除く。以下この項において同じ。）の区間内において、交通の円滑又は道路交通騒音により生ずる障害の防止を図るために必要があると認めるときは、当該道路（まだ供用の開始がないものに限る。）又は道路の部分について、区域を定めて、自動車のみの一般交通の用に供する道路又は道路の部分を指定することができる。ただし、通常他に道路の通行の方法があつて、自動車以外の方法による通行に支障のない場合に限る。

3 略

4 略

道路構造令：環境施設帯

「道路環境保全のための道路用地の取得および管理に関する基準」(昭和49年4月10日建設省 都市局長・道路局長通達)によって、幹線道路の新設、改築にあたって沿道の一定幅を環境施設帯(道路用地)として取得し、環境保全のための施設を設置している。

<概要>

- ・ 4車線以上の幹線道路(国道、県道、政令市の市道)
- ・ 住居専用地域または必要と認められる地域
- ・ 用地幅 一般道路は各10m
自動車専用道路は必要と認められる場合に20m、沿道建築物の不燃堅牢化が進んでいる場合は10m
- ・ 原則として植樹帯、遮音壁等を設置。必要に応じて副道等の施設を設置。

(2) 環境施設帯

道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について

(昭和49年4月10日 都計発第44号 道政発第30号
都市局長・道路局長から各地方建設局長・北海道開発局
長・沖縄総合事務局長・各都道府県知事・九江市長・日
本道路公団総裁・本州四国連絡橋公団総裁・首都高速道
路公団理事長・阪神高速道路公団理事長あて通達)

道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準

- 1 この基準は、幹線道路を新設又は改築する場合において、当該幹線道路に隣接する地域の生活環境を保全する必要があると認められるときに適用するものとする。
- 2 この基準において「幹線道路」とは、次のいずれか一に該当する道路（道路法による道路に限る。）で車線の数が4以上のものをいう。
 - (イ) 高速自動車国道
 - (ロ) 一般国道又は都道府県道（指定市の市道を含む。）
 - (ハ) 都市計画法施行規則第7条第1項第1号に規定する自動車専用道路又は幹線街路（主として通過交通の用に供するものに限る。）
- 3 第1種住居専用地域若しくは第2種住居専用地域又はその他の地域であつて、住宅の立地状況その他土地利用の実情を勘案し、良好な住居環境を保全する必要があると認められる地域を通過する幹線道路については、次項に掲げる場合を除き、当該幹線道路の各側の車道端から幅10メートルの土地を道路用地として取得するものとする。
- 4 第1種住居専用地域若しくは第2種住居専用地域又はその他の地域であつて、住宅の立地状況その他土地利用の実情を勘案し、良好な住居環境を保全する必要があると認められる地域を通過する幹線道路が自動車専用道路であつて、次の(イ)又は(ロ)のいずれか一に該当し、かつ、夜間に相当の重交通が見込まれるものについては、当該幹線道路の各側の車道端から幅20メートルの土地を道路用地として取得するものとする。

(注一)

ただし、この場合において建築物の不燃堅牢化が進んでいる地域については、これを10メートルとするものとする。

(注二)

 - (イ) 当該幹線道路の構造が切土又は盛土であること。
 - (ロ) 当該幹線道路の構造が高架（他の道路の上部に設けられる場合に限る。）であること。

- 5 地形の状況その他の特別の理由によりやむをえない場合においては、3又は4
(注一3)
によらないことができるものとする。
- 6 3、4又は5により取得すべき道路用地の幅員については、2(イ)に掲げる道路を除き、都市計画区域においては、都市計画法の規定により少なくとも街区を単位として都市計画として決定(又は変更)するものとする。
- 7 3、4又は5により取得された土地は、原則として、植樹帯、しや音壁等を設置するものとし、必要に応じて、歩道、自転車道、通過交通の用に供しない道路等の施設を設け適正に管理するものとする。
- 8 幹線道路及びそれ以外の道路並びに2以上の幹線道路の一部又は全部について3、4又は5の措置を講ずることに伴う道路用地及び7に掲げる施設に係る事業費(維持管理費を含む。)の負担については、これらの道路の管理者の協議によるものとする。
- 9 3、4又は5の措置により取得又は整備される道路用地又は7に掲げる施設の管理については、幹線道路及びそれ以外の道路並びに2以上の幹線道路の管理者が相互に協議して定めるものとする。

注一1 夜間に相当の重交通

夜間(午後9時、10時又は11時から翌日の午前5時又は6時まで)のピーク時間交通量が普通自動車換算(普通自動車、自動二輪車及び小型特殊自動車は換算率1、大型自動車及び大型特殊自動車は換算率10)3,000台/時以上のもの。

注一2 不燃堅牢化

不燃堅牢化とは、建築基準法第2条第9号の2及び第9号の3イに掲げる建築物となることをいう。

注一3 その他の特別の理由によりやむをえない場合

盛土など道路構造上の理由から3又は4によることが困難な場合。