

# 道路・河川の権限移譲について

平成20年11月26日

全国知事会

## 11／19「地方分権改革の推進と地方財政の確立に向けて」(全国知事会)

「制度的保障のもとに、複数の都道府県の連携による対応なども踏まえ、移譲可能な**道路・河川の範囲を、更に、大幅に広げるべき**である。」

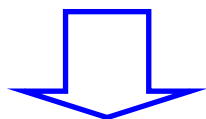
### 道路・河川の個別協議の状況について

#### ■ 進捗状況(11/12時点)

- 国交省から協議対象の提示があった段階 4県
- 個別の道路・河川の協議中 43県
- 国交省との協議を終え、県内部での最終検討中 0県

#### ■ 国土交通省**基準を超えた道路・河川**を協議対象としている都道府県数

- 道路 14県
  - ・「人口30万未満都市の連絡路線」の基準で新規対象となった道路 10県
  - ・国土交通省から分権委員会に提示されなかった道路 5県
- 河川 7県



一方、なかなか、協議が進展しないのは……

## 各都道府県の懸念・不満事項

### ■不明確なこと

- ・将来の整備事業費に対する財源確保の担保
- ・交付金の対象範囲・期間・配分方法等
- ・人員・資機材の確保、そのための財源措置、大規模災害時の国の対応
- ・法制上の位置付け(移譲後は、1級河川か2級河川か)

事業採択のイニシアチブは  
依然国に残る

### ■現在の財源措置がどうしても不安材料に・・・

- ・国と地方の維持管理経費の圧倒的格差
- ・実需に満たない交付税措置(河川:約3割、直轄国道:約8割)

都道府県

- ・決断に必要な情報・前提条件が不足
- ・「県別」ではなく、「全県共通する枠組・制度的保障」が必要

## 道路・河川の権限移譲に関する主な経過

### 5/28 第1次勧告

「**地方税財政の問題については、当委員会としては、第2次勧告後に包括的な検討を行い、勧告する予定**」

「直轄国道については、…要件の(2)及び(3)を見直す。当面、これらの要件について、①…、②…、③…、④…の4種類の区間に該当するものについては、…**財源等に関して必要な措置を講じたうえで、…、原則として都道府県に移管する。**

個別の対象道路については、**地方自治体との調整**を行った上で、第2次勧告までに具体案を得る。」

### 6/20 分権推進要綱(第一次)

「第1次勧告の方向に沿って移管」

勧告の「地方自治体との調整」の表現が、「関係地方公共団体と調整」に変更

### 7/25 国土交通省と意見交換

「私どもは政府の一員だから、**推進要綱に従って進むしかない**」

「必要な事業費、組織・人員が権限と一緒に移譲されるかは、**国土交通省だけでは答えられない**」

### 9/17 三省合意

「時限的な措置として、個別の箇所に対応した直轄事業における国負担率並みの交付金等の国による財政措置を検討」

### 10/3 国土交通省へ申し入れ

- ・移譲の範囲は国土交通省提示の基準に縛られることなく幅広いものとし、地域実情を踏まえ…調整・協議すること
- ・人員・資機材の移譲・確保方策、大規模災害への対応に関する今後の具体的な協議のスケジュール・方法を示すこと
- ・将来の整備が必要な道路・河川に関し、財政措置の対象となる事業費の積算のあり方を示すこと

## 河川・道路に係る地方公共団体への権限移譲に関する取りまとめ

平成20年12月  
国土交通省

河川・道路に係る地方公共団体への権限移譲については、「地方分権改革推進要綱（第1次）」（平成20年6月20日）に基づき、地方公共団体と調整を行ってきたところであるが、当該調整の過程で把握した地方公共団体の意向も踏まえ、

- ①一級河川及び一般国道の直轄区間の移管に伴い、その整備等に必要な財源措置その他の措置が十分に講じられること
  - ②移管の時期については、事業中の箇所があること等を踏まえ、今後、適切な時期を地方公共団体と協議すること
- 等の前提条件の下、下記のとおり取りまとめた。

## 記

## ○河川

- （1）移管する方向で今後更に調整を進めていくもの
  - （2）移管の可能性について引き続き協議するもの
- 上記のいずれも別添1のとおりである。

## ○道路

- （1）移管する方向で今後更に調整を進めていくもの
- 別添2のとおりである。
- （2）移管の可能性について引き続き協議するもの
- 別添3のとおりである。

なお、別添1、別添2及び別添3は、現時点での状況を取りまとめたものであり、今後、地方公共団体との調整を進め、関係者の意見も聞きながら、移管対象河川・道路の更なる具体化を図っていく。

## <河川>

河川の移管の個別協議については、国の見直しの考え方にとらわれることなく、幅広く各都道府県よりご要望を伺いながら、必要な情報提供に努めつつ、鋭意進めてきたところです。今後も、引き続き関係地方公共団体のご意見も伺いながら、協議を進めてまいります。現時点での個別協議の状況を取りまとめたものは以下のとおりです。

### (1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの：6水系

菊川（静岡県）、高津川（島根県）、松浦川（佐賀県）、番匠川（大分県）、小丸川（宮崎県）、肝属川（鹿児島県）

### (2) 移管の可能性について引き続き協議するもの：20水系

#### ①見直しの考え方に照らして移管候補としたもの：11水系

渚滑川（北海道）、湧別川（北海道）、網走川（北海道）、留萌川（北海道）、尻別川（北海道）、後志利別川（北海道）、鷓川（北海道）、梯川（石川県）、櫛田川（三重県）、天神川（鳥取県）、佐波川（山口県）

#### ②都道府県から移管要望があったもの：9水系

米代川（秋田県）、雄物川（秋田県）、子吉川（秋田県）、芦田川（広島県）、太田川（広島県）、遠賀川（福岡県）、矢部川（福岡県）、嘉瀬川（佐賀県）、六角川（佐賀県）

<道路>

別添2

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県 ・ 政令市	路線 番号	起点	終点	延長 (km)	備考
青森県	4	十和田市大沢田	上北郡七戸町荒熊内	5	七戸バイパスの現道であり、現在事業中の七戸バイパスの全線暫定2車線供用(H22年度目標)後に移管が可能と見込んでいる。
青森県	4	東津軽郡平内町中野	青森市浅虫	5	土屋バイパスの現道であり、現在事業中の土屋バイパスの全線暫定2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
青森県	7	青森市浪岡	青森市浪岡	2	浪岡バイパスの現道であり、現在事業中の浪岡バイパス7工区(青森市浪岡下十川～同女鹿沢)の暫定2車線供用(H22年度目標)後に移管が可能と見込んでいる。
岩手県	4	西磐井郡平泉町平泉	西磐井郡平泉町平泉	6	平泉バイパスの現道であり、現道において現在実施中の中尊寺横断歩道橋の撤去が終了し、所定の手続きを終えた段階(平成21年度当初見込み)で、県への移管が可能と見込んでいる。
岩手県	4	奥州市水沢区	奥州市水沢区	8	水沢東バイパスの現道であり、現在事業中の水沢東バイパスの全線暫定2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
岩手県	4	花巻市山の神	花巻市西宮野目	7	花巻東バイパスの現道であり、現道において現在実施中の舗装修繕工事が完了し、所定の手続きを終えた段階(平成21年度当初見込み)で、県への移管が可能と見込んでいる。
岩手県	4	盛岡市玉山区	盛岡市玉山区	6	渋民バイパスの現道であり、現在事業中の渋民バイパスの全線暫定2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
岩手県	4	二戸郡一戸町大字小鳥谷	二戸郡一戸町大字小鳥谷	2	小鳥谷バイパスの現道であり、現道において現在実施中の稲荷橋補修工事が終了し、所定の手続きを終えた段階(平成21年度当初見込み)で、県または町への移管が可能と見込んでいる。
岩手県	45	下閉伊郡岩泉町小本	下閉伊郡岩泉町小本	1	茂師改良の現道であり、一部は町への移管が可能と見込んでいる。また、法面崩落の危険性のため現在通行不可としている区間の町への移管手法について、引き続き町などと検討を進める。
岩手県	46	盛岡市上田	盛岡市上厨川	4	盛岡西バイパスの現道であるが、現在事業中の盛岡西バイパスの起点が他直轄国道に連絡していないため、移管替を含めた調整が必要であり、盛岡西バイパスの全線暫定4車線供用の時点で、移管条件等について検討するものとする。
宮城県	4	栗原市築館	栗原市築館	6	築館バイパスの現道であり、現在事業中の築館バイパスの全線暫定2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
宮城県	4	名取市飯野坂	仙台市境	4	仙台バイパスの現道であり、現在現道で事業中の田高交差点改良事業が完了後に移管が可能と見込んでいる。
宮城県	108	石巻市蛇田	大崎市古川	33	地域高規格道路「石巻新庄道路」供用後に移管が可能と見込んでいる。
宮城県	108	大崎市古川	大崎市古川	5	古川東バイパスの現道であり、現在事業中の古川東バイパスの全線暫定2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
仙台市	4	仙台市太白区(市境)	仙台市青葉区	9	仙台バイパスの現道であり、現在現道で事業中のあすと長町土地区画整理事業地区内の整備、愛宕大橋耐震補強を早期に完了させた後に移管が可能と見込んでいる。なお、広瀬橋交差点改良については別途協議するものとする。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
仙台市	48	仙台市青葉区	仙台市青葉区	8	仙台西道路の現道であり、仙台西道路の橋梁補修等の後に移管が可能と見込んでいる。
山形県	7	鶴岡市本田	鶴岡市大字文下	1	三川バイパスの現道であり、今後、現道における現在までの補修履歴や移管までの修繕計画、除雪機械等の資機材等の移管などについて協議を行い、合意の整った段階で移管時期を調整していく。
山形県	13	南陽市鍋田	南陽市赤湯	3	南陽バイパスの現道であり、今後、現道における現在までの補修履歴や移管までの修繕計画、除雪機械等の資機材等の移管などについて協議を行い、合意の整った段階で移管時期を調整していく。
山形県	13	南陽市川樋	上山市中山	6	上山バイパスの現道であり、今後、現道における現在までの補修履歴や移管までの修繕計画、除雪機械等の資機材等の移管などについて協議を行い、合意の整った段階で移管時期を調整していく。
山形県	47	新庄市大字鳥越	新庄市大字本合海	5	新庄南バイパスの現道であり、今後、現道における現在までの補修履歴や移管までの修繕計画、除雪機械等の資機材等の移管などについて協議を行い、合意の整った段階で移管時期を調整していく。
山形県	112	鶴岡市宝田	鶴岡市大字文下	2	鶴岡北改良の現道であり、今後、現道における現在までの補修履歴や移管までの修繕計画、除雪機械等の資機材等の移管などについて協議を行い、合意の整った段階で移管時期を調整していく。
山形県	113	南陽市大字竹原	南陽市赤湯	7	赤湯バイパスの現道であり、今後、現道における現在までの補修履歴や移管までの修繕計画、除雪機械等の資機材等の移管などについて協議を行い、合意の整った段階で移管時期を調整していく。
福島県	4	須賀川市大字仁井田	郡山市日和田町	12	郡山バイパスの現道であり、郡山バイパスの地域高規格道路としての整備の進捗を踏まえ、今後、移管する方向でさらに調整を進める。
福島県	6	いわき市小名浜	いわき市平	18	常磐バイパスの現道であり、常磐バイパス及び現道の4車線化の整備の進捗を踏まえ、今後、移管する方向でさらに調整を進める。
福島県	6	いわき市四倉町	いわき市久之浜町	5	久之浜バイパスの現道であり、現在事業中の久之浜バイパスの整備の進捗を踏まえ、今後、移管する方向でさらに調整を進める。
福島県	6	相馬市程田	相馬郡新地町駒ヶ嶺	10	相馬バイパスの現道であり、相馬バイパスの4車線計画・整備の進捗を踏まえ、今後、移管する方向でさらに調整を進める。
福島県	13	福島市舟場町	福島市南矢野目	5	福島西道路の現道であり、福島西道路から南進する道路の計画・整備の進捗を踏まえ、今後、移管する方向でさらに調整を進める。
福島県	49	いわき市三和町	いわき市三和町	2	三和トンネルの現道であり、現在事業中の三和トンネルの整備の進捗を踏まえ、今後、移管する方向でさらに調整を進める。
茨城県	4	埼玉県境	栃木県境	8	新4号の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
茨城県	6	取手市小浮気	龍ヶ崎市庄兵衛新田町	3	藤代バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
茨城県	6	かすみがうら市市川	石岡市東大橋	4	千代田石岡バイパスの現道であり、現在事業中の千代田石岡バイパス及び延伸部の美野里バイパス(調査路線)の整備後に移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県 ・ 政令市	路線 番号	起点	終点	延長 (km)	備考
茨城県	6	日立市鹿島町	日立市東滑川町	5	日立バイパスの現道であり、現在調査中の日立バイパス未事業化区間の整備後に移管が可能と見込んでいる。
茨城県	50	筑西市玉戸	筑西市横塚	6	下館バイパスの現道であり、現在事業中の下館バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
茨城県	50	結城市結城	筑西市小川	3	結城バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
茨城県	50	水戸市大塚町	水戸市三の丸	8	水戸バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
茨城県	51	潮来市延方	鹿嶋市清水	7	鹿嶋バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
茨城県	51	水戸市渋井町	水戸市三の丸	3	水戸バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
栃木県	4	茨城県境	宇都宮市平出工業団地	49	新4号の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
栃木県	4	さくら市蒲須坂	矢板市乙畑	4	矢板バイパスの現道であり、現在事業中の矢板バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
群馬県	17	渋川市東町	渋川市上白井	6	鯉沢バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
群馬県	17	前橋市田口町	渋川市半田	4	前橋渋川バイパスの現道であり、現在事業中の前橋渋川バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
群馬県	17	前橋市本町	前橋市田口町	6	上武道路の現道であり、現在事業中の上武道路の整備後に移管が可能と見込んでいる。
埼玉県	4	越谷市下間久里	茨城県境	27	新4号の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
埼玉県	4	草加市新善町	春日部市水角	14	東埼玉道路の現道であり、現在事業中の東埼玉道路(一般部)の整備後に移管が可能と見込んでいる。
埼玉県	17	東京都境	さいたま市境	4	新大宮バイパス現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
埼玉県	17	さいたま市境	鴻巣市箕田	18	上尾道路の現道であり、現在事業中の上尾道路(一般部)の整備後(未事業化区間含む)に移管が可能と見込んでいる。
埼玉県	17	鴻巣市箕田	深谷市西田	32	熊谷バイパス、深谷バイパス現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
埼玉県	17	深谷市岡	群馬県境	12	本庄道路の現道であり、現在事業中の本庄道路の整備後(未事業化区間を含む)に移管が可能と見込んでいる。
さいたま市	17	さいたま市南区(市境)	さいたま市中央区	7	新大宮バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
さいたま市	17	さいたま市中央区	さいたま市大宮区	3	新大宮バイパスの現道であり、現在事業中の現道拡幅事業の与野大宮道路(未事業化区間を含む)の整備後に移管が可能と見込んでいる。
さいたま市	17	さいたま市大宮区	さいたま市北区	5	新大宮バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
さいたま市	17	さいたま市北区	さいたま市北区(市境)	1	上尾道路の現道であり、現在事業中の上尾道路(一般部)の整備後(未事業化区間を含む)に移管が可能と見込んでいる。
千葉県	126	東金市台方	千葉市境	8	千葉東金道路の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
千葉県	127	館山市北条	木更津市桜井	55	老朽化トンネル、橋梁等の対策が必要であり、条件等については今後調整を進める。
千葉県	409	木更津市中島	袖ヶ浦市神納	4	東京湾アクアライン連絡道の側道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
千葉市	51	千葉市中央区	千葉市若葉区	5	北千葉バイパスの現道であり、早期の移管が可能であると見込んでいるが、北千葉バイパスの起点部である国道16号との交差点において、北千葉バイパスと国道16号下り方面とのアクセスについて調査・整備を推進する。
千葉市	126	千葉市若葉区(市境)	千葉市中央区	17	千葉東金道路の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
東京都	6	墨田区東向島	葛飾区四ツ木	1	国道6号の支線(新四ツ木橋)であり、管理上の課題を調整した後、早期に移管が可能と見込んでいる。
東京都	15	品川区北品川	品川区北品川	1	国道15号の支線(八ツ山橋)で、管理上の課題を調整した後、早期に移管が可能と見込んでいる。
東京都	16	神奈川県境	八王子市左入町	11	八王子バイパスの現道であり、八王子拡幅(現道拡幅)等、現道部における事業箇所を進捗及び概成区間の取り扱いを調整、及び共同溝や道路情報板等の取り扱いに関する課題を調整した後に移管が可能と見込んでいる。
東京都	17	文京区本郷	埼玉県境	13	新大宮バイパスの現道であり、新大宮バイパスの暫定整備区間における4車線化及び立体交差等の整備状況、現道部における概成区間(拡幅、立体交差等を含む)の取り扱い、及び共同溝や道路情報板等の取り扱いに関する課題を調整した後に移管が可能と見込んでいる。
東京都	20	日野市川辺堀之内	八王子市南浅川	15	日野バイパス・八王子南バイパスの現道であり、未事業化区間を含む日野バイパスの整備及び八王子南バイパスの整備状況を踏まえ、共同溝や道路情報板等の取り扱いに関する課題を調整した後に移管が可能と見込んでいる。
東京都	254	文京区本郷	埼玉県境	15	電線共同溝等現道上の事業進捗及び接続する新大宮バイパスとの関係の整理、及び共同溝や道路情報板等の取り扱いに関する課題を調整した後に移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
東京都	357	品川区北品川	品川区八潮	3	八潮共同溝の整備状況を踏まえ、管理上の課題を調整した後に移管が可能と見込んでいる。
神奈川県	1	藤沢市城南	中郡大磯町大磯	13	新湘南バイパスの現道であり、バイパスの現道区間については直轄国道のネットワーク機能を確保する観点からバイパス供用後の移管が適切であるという国土交通省の考え方を踏まえ、現在事業中の新湘南バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
神奈川県	1	藤沢市城南	茅ヶ崎市赤羽根	4	新湘南バイパスの側道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
神奈川県	1	中郡大磯町大磯	小田原市風祭	20	西湘バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
神奈川県	1	小田原市風祭	足柄下郡箱根町湯本	2	小田原箱根道路の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
神奈川県	16	横須賀市走水	横浜市境	15	横浜横須賀道路の現道であり、現在事業中の横浜横須賀道路の整備が今年度完了予定であるため、早期の移管が可能と見込んでいる。
神奈川県	16	相模原市橋本	東京都境	1	八王子バイパス現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
横浜市	1	横浜市神奈川区	横浜市西区	4	国道1号の支線であり、現在事業中の戸部拡幅(現道拡幅)等の現道上の事業の整備後に移管が可能と見込んでいる。
横浜市	16	横浜市金沢区(市境)	横浜市西区	18	横浜横須賀道路の現道であり、現在事業中の杉田交差点改良の整備及び未整備区間における整備計画の策定後に移管が可能と見込んでいる。
横浜市	16	横浜市西区	横浜市旭区	13	保土ヶ谷バイパスの現道であり、現在事業中の保土ヶ谷共同溝等の整備及び未整備区間における整備計画の策定後に移管が可能と見込んでいる。
川崎市	409	川崎市川崎区	川崎市川崎区	8	高速川崎縦貫線と国道409号の国道15号までの整備及び高速川崎縦貫線の国道15号以西から東名高速までの計画の具体化(東京外かく環状道路との関連を整理)、更に羽田連絡路整備への十分な配慮を踏まえ、今後移管する方向で調整を進めている。
山梨県	20	大月市駒橋町	大月市大月町	3	大月バイパスの現道であり、現在事業中の大月バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
山梨県	52	南巨摩郡鯉沢町栄町	韮崎市本町	19	甲西道路の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
山梨県	138	富士吉田市上吉田	静岡県境	14	東富士五湖道路の現道であり、現在事業中の須走道路、御殿場バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
山梨県	139	静岡県境	大月市大月町	48	現在事業中の都留バイパスが現道と接続出来ていないため、現道とバイパスの連絡道路の整理がなされた後に移管が可能と見込んでいる。
長野県	18	上田市国分	上田市上塩尻	7	上田バイパスの現道であり、現在事業中の上田バイパス(未事業化区間を含む)の整備後に移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
長野県	18	上田市上塩尻	埴科郡坂城町南条	3	上田坂城バイパスの現道であり、現在事業中の上田坂城バイパス及び接続する坂城更埴バイパス(未事業化区間を含む)の整備後に移管が可能と見込んでいる。
長野県	18	上水内郡信濃町柏原	上水内郡信濃町野尻	3	野尻バイパスの現道であり、現在事業中の野尻バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
長野県	19	長野市篠ノ井小松原	長野市高田	11	長野南バイパスの現道であり、現在事業中の18号長野東バイパスを含め、長野市内の18号、19号のネットワークを整理した後に移管が可能と見込んでいる。
長野県	20	茅野市木舟	茅野市宮川	3	坂室バイパスの現道であり、現在事業中の坂室バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
長野県	20	茅野市宮川	諏訪市四賀	4	諏訪バイパスの現道であり、現在調査中の諏訪バイパス未事業化区間の整備後に移管が可能と見込んでいる。
長野県	20	諏訪郡下諏訪町富士見町	岡谷市今井	5	下諏訪岡谷バイパスの現道であり、現在事業中の下諏訪岡谷バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
長野県	141	小諸市柏木	小諸市青木	4	国道18号と並行しており、早期の移管が可能と見込んでいる。
新潟県	8	柏崎市東原町	柏崎市鯨波	8	柏崎バイパスの現道であり、現在事業中の柏崎バイパス供用後に移管が可能と見込んでいる。
新潟県	8	糸魚川市間脇	糸魚川市押上	6	糸魚川東バイパスの現道であり、現在事業中の糸魚川東バイパス供用後に移管が可能と見込んでいる。
新潟県	17	南魚沼市浦佐	魚沼市虫野	6	浦佐バイパスの現道であり、現在事業中の浦佐バイパス供用後に移管が可能と見込んでいる。
新潟県	17	南魚沼市竹俣	南魚沼市庄之又	4	六日町バイパスの現道であり、現在事業中の六日町バイパス供用後に移管が可能と見込んでいる。
新潟県	49	東蒲原郡阿賀町津川	東蒲原郡阿賀町黒岩	8	揚川改良の現道であり、現在事業中の揚川改良供用後に移管が可能と見込んでいる。
新潟県	113	村上市坂町	山形県境	26	現在事業中の鷹ノ巣道路の取り扱いを含め、具体的な移管の方法や時期等について引き続き調整を進める。
新潟県	116	柏崎市大字長崎	新潟市境	47	進行中の吉田道路(仮称)計画の取り扱いを含め、具体的な移管の方法や時期等について引き続き調整を進める。
新潟市	116	新潟市西蒲区(市境)	新潟市西区	16	吉田道路(仮称)計画の取り扱いを整理し、新潟県区間とも調整しながら、移管の時期について調整を進める。
富山県	8	下新川郡入善町上野	魚津市江口	12	入善黒部バイパスの現道であり、現在事業中の入善黒部バイパス供用後に移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
富山県	41	富山市猪谷 富山市庵谷	富山市片掛 富山市楡原	5	猪谷楡原道路の現道であり、現在事業中の猪谷楡原道路の供用後、交通の転換状況を踏まえた上で、移管が可能と見込んでいる。
富山県	156	砺波市庄川町小牧	高岡市上四屋	29	現在事業中の金屋自歩道事業の完了後、移管が可能と見込んでいる。
石川県	157	白山市乾町	白山市白山町	13	路面・構造物補修など、小規模な補修工事を実施した上で、移管が可能と見込んでいる。
石川県	160	七尾市川原町	富山県境	19	現在事業中の能越自動車道七尾氷見道路全線開通後に移管が可能と見込んでいる。
岐阜県	21	可児郡御嵩町井尻	可児市中恵土	7	可児・御嵩バイパスの現道であり、現在事業中の可児・御嵩バイパス供用後に移管が可能と見込まれ、移管する方向で協議を進めている。
岐阜県	21	不破郡垂井町日守	不破郡関ヶ原町今須	8	関ヶ原バイパスの現道であり、現在事業中の関ヶ原バイパス供用後に移管が可能と見込まれ、移管する方向で協議を進めている。
岐阜県	21	美濃加茂市御門町	各務原市鵜沼東町	12	坂祝バイパスの現道であり、現在事業中の坂祝バイパス供用後に移管が可能と見込まれ、移管する方向で協議を進めている。
岐阜県	41	高山市冬頭町	高山市国府町	7	高山国府バイパスの現道であり、現在事業中の高山国府バイパス供用後に移管が可能と見込まれ、移管する方向で協議を進めている。
岐阜県	41	美濃加茂市御門町	加茂郡川辺町石神	7	美濃加茂バイパスの現道であり、現在事業中の美濃加茂バイパス供用後に移管が可能と見込まれ、移管する方向で協議を進めている。
岐阜県	156	羽島郡岐南町	郡上市白鳥町向小駄良	72	移管する方向で、財源、移管の時期等について協議中である。
静岡県	1	藤枝市横内	島田市野田	14	藤枝バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。
静岡県	1	掛川市八坂	掛川市沢田	9	掛川バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。
静岡県	1	磐田市三ヶ野	磐田市小立野	8	磐田バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。
静岡県	1	浜松市境	浜名郡新居町浜名	7	浜名バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。
静岡県	138	山梨県境	御殿場市深沢	20	東富士五湖道路の現道を含む県境～御殿場市深沢間20kmについて、須走道路・御殿場バイパス(西区間)の全線供用後(暫定2車線供用も含む)に移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。
静岡県	139	富士市青島町	山梨県境	36	西富士道路の現道を含む富士市青島町～県境36kmについて、早期の移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
静岡市	1	静岡市清水区	静岡市駿河区	23	静清バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込まれ、共同溝の現工事区間の完了後に移管する方向で調整を進めている。
浜松市	1	浜松市西区	浜松市西区(市境)	7	浜名バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。
愛知県	19	名古屋市境	春日井市勝川町	1	国道302号(名古屋環状2号線)の内側に存在する区間である。当該区間については、現在事業中の国道302号東南部区間の完成時期を踏まえ、移管時期について調整を進めている。なお、国道302号より外側の区間については、国道302号等を介して広域ネットワークを形成する路線である。
愛知県	22	名古屋市境	名古屋市境	1	国道302号(名古屋環状2号線)の内側に存在する区間である。当該区間については、現在事業中の国道302号東南部区間の完成時期を踏まえ、移管時期について調整を進めている。なお、国道302号より外側の区間については、国道302号等を介して広域ネットワークを形成する路線である。
愛知県	22	名古屋市境	清須市朝日	1	国道302号(名古屋環状2号線)の内側に存在する区間である。当該区間については、現在事業中の国道302号東南部区間の完成時期を踏まえ、移管時期について調整を進めている。なお、国道302号より外側の区間については、国道302号等を介して広域ネットワークを形成する路線である。
愛知県	153	豊田市足助町	豊田市足助町	3	足助バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。
愛知県	155	一宮市緑	一宮市音羽	2	早期の移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。
愛知県	155	知立市上重原町	瀬戸市東茨町	43	現在事業中の豊田南バイパス等の完成時期を踏まえ、移管時期について調整を進めている。
名古屋市	19	名古屋市熱田区	名古屋市守山区(市境)	13	国道302号(名古屋環状2号線)の内側に存在する区間である。当該区間については、現在事業中の国道302号東南部区間の供用後、移管する方向で調整を進めている。
名古屋市	22	名古屋市中区	名古屋市西区(市境)	5	国道302号(名古屋環状2号線)の内側に存在する区間である。当該区間については、現在事業中の国道302号東南部区間の供用後、移管する方向で調整を進めている。
名古屋市	22	名古屋市西区(市境)	名古屋市西区(市境)	1	国道302号(名古屋環状2号線)の内側に存在する区間である。当該区間については、現在事業中の国道302号東南部区間の供用後、移管する方向で調整を進めている。
名古屋市	41	名古屋市東区	名古屋市北区	6	国道302号(名古屋環状2号線)の内側に存在する区間である。当該区間については、現在事業中の国道302号東南部区間の供用後、移管する方向で調整を進めている。
名古屋市	153	名古屋市天白区	名古屋市天白区	3	国道302号(名古屋環状2号線)の内側に存在する区間である。当該区間については、現在事業中の国道302号東南部区間の供用後、移管する方向で調整を進めている。
三重県	1	三重郡朝日町小向	四日市市大治田	13	北勢バイパスの現道であり、現在事業中のバイパス整備が完了した段階で移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。なお、「整備が完了」と判断する時期については、今後も双方協議する。
三重県	1	亀山市太岡寺町	亀山市関町	3	関バイパスの現道であり、現在事業中のバイパス整備が完了した段階で移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。なお、「整備が完了」と判断する時期については、今後も双方協議する。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県 ・ 政令市	路線 番号	起点	終点	延長 (km)	備考
三重県	23	鈴鹿市北玉垣町	松阪市小津町	30	中勢バイパスの現道であり、現在事業中のバイパス整備が完了した段階で移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。なお、「整備が完了」と判断する時期については、今後も双方協議する。
三重県	42	松阪市小津町	松阪市八太町	12	松阪多気バイパスの現道であり、現在事業中のバイパス整備が完了した段階で移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。なお、「整備が完了」と判断する時期については、今後も双方協議する。
三重県	42	南牟婁郡紀宝町井田	南牟婁郡紀宝町成川	4	紀宝バイパスの現道であり、現在事業中のバイパス整備が完了した段階で移管が可能と見込まれ、移管する方向で調整を進めている。なお、「整備が完了」と判断する時期については、今後も双方協議する。
福井県	8	敦賀市田結	敦賀市小河口	8	敦賀バイパスの現道であり、現在事業中の敦賀バイパスの全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
福井県	27	三方郡美浜町佐田	三方郡美浜町佐柿	6	美浜東バイパスの現道であり、現在事業中の美浜東バイパスの全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
滋賀県	1	湖南市朝国	湖南市吉永	2	現在事業中の水口道路・栗東水口道路Ⅱの整備が完了し、現道からバイパスに主交通の転換がなされた時点で、現道の移管が可能と見込んでいる。
滋賀県	1	湖南市吉永	湖南市石部	6	現在事業中の水口道路・栗東水口道路Ⅱの整備が完了し、現道からバイパスに主交通の転換がなされた時点で、現道の移管が可能と見込んでいる。
滋賀県	1	湖南市石部	栗東市手原	5	現在事業中の栗東水口道路Ⅰの整備が完了し、さらに、その先線である国道1号の大江～山科間のバイパスが整備され、現国道1号区間からバイパス区間に主交通の転換がなされた時点で、現道の移管が可能と見込んでいる。
滋賀県	8	伊香郡西浅井町塩津浜	伊香郡西浅井町塩津浜	1	現在事業中の塩津バイパスの現道拡幅を含む一連区間の整備が完了し、現道からバイパスに主交通の転換がなされた時点で、現道の移管が可能と見込んでいる。
滋賀県	8	米原市顔戸	彦根市佐和山町	6	現在事業中の米原バイパスの全区間の整備が完了し、国道21号からの流入交通も含めて、現道からバイパスに主交通の転換がなされた時点で、現道の移管が可能と見込んでいる。
滋賀県	161	大津市今堅田	大津市比叡辻	7	湖西道路の真野インターまでの4車線化、西大津バイパス全区間の4車線化及び現道の浜大津交差点改良の整備が完了し、現道からバイパスに主交通の転換がなされた時点で、現道の移管が可能と見込んでいる。
滋賀県	161	大津市比叡辻	大津市逢坂	9	湖西道路の真野インターまでの4車線化、西大津バイパス全区間の4車線化及び現道の浜大津交差点改良の整備が完了し、現道からバイパスに主交通の転換がなされた時点で、現道の移管が可能と見込んでいる。
滋賀県	161	大津市北小松	大津市木戸	7	現在事業中の志賀バイパスの整備が完了し、現道からバイパスに主交通の転換がなされた時点で、現道の移管が可能と見込んでいる。
京都府	1	京都市境	大阪府境	8	洛南道路・京都南道路を除く区間について、第二京阪道路の全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
京都府	27	船井郡京丹波町蒲生	舞鶴市京田(舞鶴西IC)	49	現在事業中の京都縦貫自動車道全線供用時を視野に入れて移管が可能と見込まれる。なお、下山バイパス(未供用区間)3.3kmを含む。
京都府	163	奈良県境	木津川市山城町	7	国による精華拡幅及び天神山線の整備を前提として、移管時期を今後調整する。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
京都市	1	京都市南区	京都市伏見区(市境)	8	第二京阪道路、京滋バイパスの現道で、現在事業中の第二京阪道路の供用後に移管が可能と見込んでいる。
大阪府	1	京都府境	大阪府境	21	現国道1号であり、現在事業中の第二京阪道路の全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
大阪府	26	阪南市	岬町	13	現国道26号であり、現在事業中の第二阪和国道の全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
大阪府	163	大阪府境	奈良県境	14	早期の移管が可能と見込まれ、清滝生駒道路の事業の状況を踏まえて今後適切な移管時期を協議する。
大阪府	165	柏原市	奈良県境	3	中和西幹線香芝・柏原区間の整備と調整を図りつつ、移管時期を協議する。
大阪府	171	箕面市	池田市	2	池田バイパスの現道区間であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
大阪府	171	京都府境	兵庫県境	28	新名神高速道路の供用時を視野に入れて移管が可能と見込んでいる。
大阪府	176	兵庫県境	大阪府境	12	早期の移管が可能と見込んでいる。
大阪市	1	大阪市旭区(市境)	大阪市旭区	2	第二京阪道路の現道で、現在事業中の第二京阪道路の全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
大阪市	25	大阪市東住吉区	大阪市北区	8	継続事業の進め方等について市と国の協議の場を設け、その成果を踏まえ、移管時期等を今後調整する。
大阪市	176	大阪市淀川区(市境)	大阪市淀川区(市境)	0.1	早期の移管が可能と見込んでいる。
兵庫県	29	姫路市相野	姫路市林田町	2	姫路北バイパス(先行整備区間)の現道であり、現在事業中の姫路北バイパスの部分供用後、早期に移管が可能と見込んでいる。
兵庫県	29	姫路市林田町	姫路市林田町	5	姫路北バイパス(先行整備区間以外)の現道であり、現在事業中の姫路北バイパスの全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
兵庫県	175	神戸市境	丹波市氷上町	50	早期の移管が可能と見込まれ、西脇バイパス、西脇北バイパスの事業の状況を踏まえて今後適切な時期を協議する。
兵庫県	176	西宮市山口町	宝塚市栄町	12	早期の移管が可能と見込まれ、名塩道路の事業の状況を踏まえて今後適切な時期を協議する。
兵庫県	176	川西市小戸	大阪府境	0.1	早期の移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
神戸市	2	神戸市中央区	神戸市中央区	5	浜手バイパスの現道であり、市内の幹線道路ネットワークの検討を踏まえ移管が可能と見込んでいる。
神戸市	2	神戸市垂水区	神戸市西区	8	神戸西バイパスの側道部であり、神戸西バイパス全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
神戸市	175	神戸市西区	神戸市西区(市境)	10	現在事業中の神出バイパス・平野拡幅の全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
奈良県	25	生駒郡斑鳩町幸前	生駒郡斑鳩町龍田	5	斑鳩バイパスの現道であり、現在事業中の斑鳩バイパスの全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
奈良県	163	大阪府境	京都府境	2	清滝生駒道路のバイパス区間の現道であり、現在事業中の清滝生駒道路の全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
奈良県	165	香芝市穴虫	橿原市曲川町	12	大和高田バイパスの現道であり、現在事業中の大和高田バイパスの全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
和歌山県	26	和歌山市延時	和歌山市西汀丁	3	和歌山北バイパスの現道であり、バイパスの整備の進捗を踏まえ移管時期等について更に協議を進める。
和歌山県	42	田辺市稲成町	田辺市芳養町	5	田辺西バイパスの現道であり、バイパスの整備の進捗を踏まえ移管時期等について更に協議を進める。
島根県	9	簸川郡斐川町併川	出雲市高松町	7	出雲バイパスの現道であり、実施している補修工事の完了後に移管が可能と見込んでいる。
島根県	191	山口県境	益田市中吉田町	15	左記区間の山陰道の整備完了後に移管が可能と見込んでいる。
岡山県	2	倉敷市玉島阿賀崎	浅口市金光町	4	玉島笠岡道路の現道であり、倉敷福山道路の全区間供用後に移管が可能と見込んでいる。
岡山県	2	浅口郡里庄町浜中	笠岡市用之江	8	笠岡バイパスの現道であり、倉敷福山道路の全区間供用後に移管が可能と見込んでいる。
広島県	2	三原市糸崎町	三原市新倉町	10	三原バイパスの現道であり、現在事業中の三原バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
広島県	2	福山市霞町	福山市瀬戸町	5	福山道路の現道であり、倉敷福山道路の整備後に移管が可能と見込んでいる。
広島県	2	東広島市八本松町	安芸郡海田町南堀川町	10	東広島バイパス、安芸バイパスの現道であり、現在事業中の東広島バイパス、安芸バイパスの整備後に移管が可能と見込んでいる。
広島県	2	広島県安芸郡海田町日の出町	安芸郡海田町窪町	0.4	広島南道路の現道であり、現在事業中の広島南道路の整備後に移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
広島市	2	広島市安芸区	広島市安芸区	12	東広島・安芸バイパスの現道であり、現在事業中の東広島バイパス、安芸バイパスの暫定供用(東広島バイパス(海田工区)及び広島南道路(明神工区)の整備を含む)後に移管が可能と見込んでいる。
広島市	2	広島市安芸区	広島市西区	17	広島南道路の現道であり、現在事業中の広島南道路の暫定供用(太田川・元安川渡河部の一般部橋梁の整備を含む)及び係争中の国道2号裁判の解決後に移管が可能と見込んでいる。
広島市	54	広島市安佐北区	広島市安佐北区	8	可部バイパス(可部南～大林アクセス道路)の現道であり、現在事業中の可部バイパス(可部南～大林アクセス道路)の暫定供用後に移管が可能と見込んでいる。
広島市	54	広島市安佐北区	広島市安佐北区	1	可部バイパス(大林アクセス道路～上根バイパス)の現道であり、現在事業中の可部バイパス(大林アクセス道路～上根バイパス)の暫定供用後に移管が可能と見込んでいる。
徳島県	55	小松島市大林町	阿南市津乃峰町	14	阿南道路の現道であるが、既にバイパス部暫定供用済であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
徳島県	55	阿南市津乃峰町	阿南市橘町	4	阿南道路の現道であり、現在事業中の阿南道路事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
香川県	11	木田郡三木町井上	高松市上天神町	10	高松東道路バイパスの区間であり、計画済の高松自動車道4車線化事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
香川県	32	丸亀市綾歌町	丸亀市綾歌町	2	綾南・綾歌・満濃バイパスの現道であるが、バイパス部が12月6日に暫定供用予定であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
香川県	319	丸亀市原田町	仲多度郡まんのう町買田	11	計画済の善通寺バイパス4車線化事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
愛媛県	11	四国中央市川之江町	四国中央市具定町	8	川之江三島バイパスの現道であり、現在事業中の川之江三島バイパス事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
愛媛県	11	新居浜市船木	新居浜市萩生	7	新居浜バイパスの現道であり、現在事業中の新居浜バイパス事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
愛媛県	11	西条市飯岡	西条市小松町	19	小松バイパスの現道であり、現在事業中の小松バイパス事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
愛媛県	33	上浮穴郡久万高原町東明神	松山市久谷町	10	三坂道路の現道であり、現在事業中の三坂道路事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
愛媛県	33	松山市北土居町	松山市小坂	3	松山外環状道路インター線の現道であるが、関連する国道ネットワークが整理され、現在事業中及び構想中の松山外環状道路事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
愛媛県	196	松山市大手町	松山市平田町	8	関連する国道ネットワークが整理され、現在事業中及び構想中の松山外環状道路事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
愛媛県	196	松山市平田町	今治市山路	36	早期の移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
愛媛県	196	今治市山路	今治市長沢	11	今治道路の現道であり、現在事業中の今治道路事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
愛媛県	196	今治市長沢	西条市小松町	14	早期の移管が可能と見込んでいる。
高知県	32	高知市北本町	高知はりまや町	1	附属する地下駐車場の取り扱いが決まった時点で移管が可能と見込んでいる。
高知県	33	吾川郡いの町枝川	吾川郡いの町波川	6	高知西バイパスの現道であり、現在事業中の高知西バイパス事業が完了した時点で移管が可能と見込んでいる。
高知県	56	須崎市吾井郷	須崎市下分	5	須崎道路の現道であるが、現在事業中の須崎道路が今年度末に暫定供用予定であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
福岡県	200	北九州市境	直方市大字頓野	2	早期の移管が可能と見込んでいる。
福岡県	200	北九州市境	直方市津田町	3	直方バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
福岡県	201	飯塚市片島	田川市弓削田	11	飯塚庄内田川バイパスの現道であり、飯塚庄内田川バイパスを全線2車線で供用し、現道で実施中の交通安全事業を完了した後に移管が可能と見込んでいる。
福岡県	201	糟屋郡篠栗町篠栗	飯塚市片島	18	八木山バイパスの現道であり、現在、八木山バイパスの現道で実施中の交通安全事業完了後に移管が可能と見込んでいる。
福岡県	201	福岡市境	京都郡苅田町大字二崎	61	現在事業中の行橋インター関連等の事業が完了後に移管が可能と見込んでいる。
福岡県	208	大牟田市船津町	佐賀県境	29	有明海沿岸道路の現道であり、現在事業中の有明海沿岸道路供用や浦島橋架替に合わせて段階的に移管が可能と見込んでいる。
福岡県	209	みやま市高田町濃施	久留米市東町	27	現在、実施中の交通安全事業完了後に移管が可能と見込んでいる。
福岡県	210	久留米市田主丸町上原	うきは市浮羽町山北	12	浮羽バイパスの現道であり、現在事業中の浮羽バイパスが全線2車線で供用後に移管が可能と見込んでいる。
北九州市	3	北九州市八幡東区	北九州市八幡西区	6	黒崎バイパスの現道であり、現在事業中の黒崎バイパスの全線2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
北九州市	200	北九州市八幡西区	北九州市八幡西区(市境)	12	早期の移管が可能と見込んでいる。
北九州市	200	北九州市八幡西区	北九州市八幡西区(市境)	3	直方バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
福岡市	3	福岡市東区	福岡市博多区	10	博多バイパスの現道であり、現在事業中の博多バイパスの全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
福岡市	3	福岡市博多区	福岡市博多区	2	福岡南バイパスの現道であり、現在事業中の博多バイパスの全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
福岡市	201	福岡市東区	福岡市東区(市境)	1	移管時期については、201号の福岡県移管の状況を見据えつつ調整する。
福岡市	201	福岡市東区(市境)	福岡市東区(市境)	0.4	移管時期については、201号の福岡県移管の状況を見据えつつ調整する。
福岡市	202	福岡市博多区	福岡市西区	10	福岡外環状道路の現道であり、現在事業中の福岡外環状道路の全線供用後に移管が可能と見込んでいる。
佐賀県	202	唐津市東町	唐津市和多田	2	唐津バイパスの現道であり、今後適切な移管時期を協議する。
佐賀県	203	唐津市養母田	小城市三日月町樋口	34	厳木バイパス、多久佐賀道路(Ⅰ期)が事業中であることを踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
佐賀県	203	唐津市相知町長部田	唐津市厳木町中島	6	厳木バイパスの現道であり、厳木バイパスが事業中であることを踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
佐賀県	203	多久市北多久町大字多久原	小城市三日月町長神田	11	東多久バイパス、多久佐賀道路(Ⅰ期)の現道であり、多久佐賀道路(Ⅰ期)が事業中であることを踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
長崎県	57	諫早市森山町田尻	諫早市小野町	5	森山拡幅の現道であり、現在事業中の森山拡幅の供用後に移管が可能と見込んでいる。
熊本県	3	熊本市四方寄町	熊本市近見	13	熊本北バイパスの現道であり、現在事業中の熊本北バイパスの全線2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
熊本県	208	玉名市寺田	玉名市岱明町	7	玉名バイパスの現道であり、現在事業中の玉名バイパスの全線2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
熊本県	208	鹿本郡植木町大字滴水	鹿本郡植木町大字鞍掛	1	植木バイパスの現道であり、現在事業中の植木バイパス(事業中区間)の2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
大分県	10	大分市大字宮崎	大分市大字中判田	6	大分南バイパスの現道であり、大分南バイパスを含めた国道10号のネットワーク完成後に移管が可能と見込んでいる。
大分県	57	豊後大野市犬飼町下津尾	豊後大野市千歳町新殿	7	犬飼千歳道路の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
大分県	57	豊後大野市千歳町新殿	豊後大野市大野町田中	10	千歳大野道路の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
大分県	57	豊後大野市犬飼町下津尾	豊後大野市犬飼町下津尾	1	現在事業中の犬飼バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
大分県	57	豊後大野市大野町田中	竹田市大字会々	15	大野竹田道路の現道であり、現在事業中の大野竹田道路の全線2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
宮崎県	10	宮崎市高岡町花見	宮崎市高岡町花見	1	花見改良の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
宮崎県	10	都城市高木町	都城市五十町	13	都城道路、都城道路(Ⅱ期)の現道であり、現在事業中の都城道路、都城道路(Ⅱ期)の全線2車線供用後に移管が可能と見込んでいる。
宮崎県	220	宮崎市大字折生迫	宮崎市大字内海	3	青島～日南改良(折生迫～内海)の現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
鹿児島県	3	薩摩川内市向田町	薩摩川内市隈之城町	1	隈之城バイパスの現道であり、早期の移管が可能と見込んでいる。
鹿児島県	3	いちき串木野市大字下名	いちき串木野市大字大里	3	市来バイパスの現道であり、市来バイパスの今後の供用時期を踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
鹿児島県	10	鹿児島市吉野町花倉	鹿児島市長田町	4	鹿児島北バイパスの現道であり、現在事業中の鹿児島北バイパスの今後の供用時期を踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
鹿児島県	10	始良郡加治木町反土	始良郡加治木町木田	3	加治木バイパスが整備中であることを踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。 加治木バイパスのバイパス部と現道のどちらを移管区間とするのかについても今後協議する。
鹿児島県	220	鹿屋市白水町	垂水市新城	7	古江バイパスの現道であり、現在事業中の古江バイパスの今後の供用時期を踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
鹿児島県	224	垂水市大字海渦	鹿児島市桜島横山町	13	桜島降灰対策があることを踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
鹿児島県	225	枕崎市西本町	鹿児島市城山町	52	川辺改良等が整備中であることを踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
鹿児島県	226	指宿市十二町	鹿児島市下福元町	32	平川道路等が整備中であることを踏まえ、今後適切な移管時期を協議する。
沖縄県	58	恩納村字瀬良垣	恩納村字南恩納	6	恩納バイパスの現道であり、現在事業中の恩納バイパスが全線完成後に移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	58	名護市大北	名護市数久田	10	名護東道路の現道であり、現在事業中の名護東道路の全線完成後に移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	58	恩納村字南恩納	恩納村字仲泊	6	恩納南バイパスの現道であり、現在事業中の恩納南バイパスの全線完成後に移管が可能と見込んでいる。

(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの

都道府県 ・ 政令市	路線 番号	起点	終点	延長 (km)	備考
沖縄県	58	宜野湾市伊佐	浦添市牧港	5	宜野湾バイパスの現道であり、沖縄西海岸道路の全線完成後に移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	58	那覇市久茂地	那覇市鏡水	1	那覇西道路の現道であり、沖縄西海岸道路の全線完成後に移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	329	うるま市石川赤崎	沖縄市後原	6	石川バイパスの現道であり、現在事業中の石川バイパスの全線完成後に移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	331	豊見城市瀬長	糸満市兼城	5	豊見城道路の現道であり、現在事業中の豊見城・糸満道路の全線完成後に移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	331	糸満市兼城	糸満市真栄里	3	糸満道路の現道であり、現在事業中の豊見城・糸満道路の全線完成後に移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	331	那覇市久茂地	那覇市鏡水	1	那覇西道路の現道であり、沖縄西海岸道路の全線完成後に移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	331	那覇市奥武山町	名護市字二見スギンダ	47	沖縄西海岸道路等の広域道路網整備や南部東道路、那覇空港拡張整備や現在事業中のマリンタウンプロジェクトなど沖縄中南部地域振興が所期の目的・成果を発揮した時点で移管が可能と見込んでいる。
沖縄県	332	那覇市久茂地	那覇市鏡水	2	那覇西道路の現道であり、沖縄西海岸道路の全線完成後に移管が可能と見込んでいる。

以上、81路線 2,527 km

## <道路>

### (2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道内)

#### 北海道庁との調整状況

北海道においては総延長が約2千8百キロメートルにも及ぶ長大な区間が協議対象となっており、検討作業に時間を要している。また、道内市町村から、移管後の財源措置や維持管理水準の維持に対する懸念をはじめ多くの意見をいただいていることから、北海道庁としては、十分な検討が必要であり、北海道庁及び国土交通省は引き続き協議する。

路線番号	起点	終点	延長 (km)
5	函館市昭和	北海道七飯町藤城	13
12	砂川市空知太	滝川市滝の川	6
12	旭川市神居町	旭川市日章	5
37	室蘭市陣屋町	室蘭市東町	8
37	北海道長万部町長万部	室蘭市東町	76
38	赤平市豊里	赤平市茂尻中央	5
38	釧路市大楽毛	釧路市北大通	14
38	滝川市大町	北海道浦幌町共栄	187
229	北海道余市町黒川町	北海道江差町柳崎町	287
230	北海道今金町字花石	北海道今金町字住吉	13
230	札幌市境	北海道せたな町北檜山区	104
231	留萌市本町	留萌市元川町	2
232	北海道天塩町字川口	北海道天塩町字北川口	6
234	岩見沢市並木町	苫小牧市沼ノ端	66
240	北海道津別町字大昭	北海道津別町字双葉	2
241	北海道音更町共和	帯広市大通	10
241	北海道弟子屈町鈴蘭	帯広市西17条	150
272	北海道釧路町別保	北海道標津町標津	100
273	北海道上士幌町上士幌	紋別市渚滑町	168
274	札幌市境	北海道標茶町標茶	301

路線番号	起点	終点	延長 (km)
275	札幌市境	北海道浜頓別町大通り	274
276	北海道岩内町栄	苫小牧市新中野町	110
277	北海道八雲町熊石鮎川町	北海道八雲町立岩	33
278	函館市若松町	北海道森町森川町	120
279	函館市若松町	函館市末広町	2
333	北海道上川町上越	北見市端野町	105
334	北海道斜里町ウトロ西	北海道斜里町ウトロ西	1
334	北海道羅臼町本町	北海道美幌町報徳	121
335	北海道羅臼町本町	北海道標津町伊茶仁	42
336	北海道浦幌町豊北	北海道浦幌町字昆布苜石	13
337	千歳市錦町	北海道長沼町幌内	19
337	北海道南幌町南15線	江別市工栄町	13
337	千歳市錦町	小樽市星野町	45
392	北海道白糠町白糠	北海道白糠町二股	35
393	小樽市奥沢	北海道倶知安町北4条	52
451	石狩市浜益区川下	滝川市本町	55
451	北海道新十津川町中央	滝川市本町	2
452	芦別市北1条	芦別市旭町	2
452	夕張市紅葉山	旭川市西神楽	110
453	札幌市境	伊達市長和	67

#### 札幌市との調整状況

環状通り内側のまちづくり計画との整合や総合的な交通機能の整理について検討し、関係機関等との調整を含め移管の可能性について引き続き協議する。

路線番号	起点	終点	延長 (km)
5	札幌市北区	札幌市中央区	2
12	札幌市中央区	札幌市白石区	5
36	札幌市中央区	札幌市豊平区	5

路線番号	起点	終点	延長 (km)
230	札幌市中央区	札幌市中央区	4
275	札幌市中央区	札幌市東区	2
453	札幌市豊平区	札幌市南区(市境)	22

以上、30路線 2,782km

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県 ・ 政令市	路線 番号	起点	終点	延長 (km)	備考
秋田県	7	山形県境	青森県境	208	次のような双方の意見を踏まえ、移管について引き続き協議する。 <秋田県の意見> ・行政サービスは住民により近いところで行うという地方分権の趣旨に沿って、地域の実情に精通し地域の様々な課題解決に責任を有する県が、より効率的な道路ネットワークの形成を担うべきとの考えから、できるだけ早期の移管実現を図るべき。 (ただし高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を除く。) <国土交通省の意見> ・7、13、46号の各路線は東北地方の県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡し、広域交通を担う道路であって、国が責任を持つべき道路と認識している。
秋田県	13	山形県境	秋田市川尻町	121	次のような双方の意見を踏まえ、移管について引き続き協議する。 <秋田県の意見> ・行政サービスは住民により近いところで行うという地方分権の趣旨に沿って、地域の実情に精通し地域の様々な課題解決に責任を有する県が、より効率的な道路ネットワークの形成を担うべきとの考えから、できるだけ早期の移管実現を図るべき。 (ただし高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を除く。) <国土交通省の意見> ・7、13、46号の各路線は東北地方の県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡し、広域交通を担う道路であって、国が責任を持つべき道路と認識している。
秋田県	46	岩手県境	大仙市協和境	57	次のような双方の意見を踏まえ、移管について引き続き協議する。 <秋田県の意見> ・行政サービスは住民により近いところで行うという地方分権の趣旨に沿って、地域の実情に精通し地域の様々な課題解決に責任を有する県が、より効率的な道路ネットワークの形成を担うべきとの考えから、できるだけ早期の移管実現を図るべき。 <国土交通省の意見> ・7、13、46号の各路線は東北地方の県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡し、広域交通を担う道路であって、国が責任を持つべき道路と認識している。
群馬県	17	埼玉県境	高崎市並榎町	14	国道17号は、東京を起点とし新潟へ至る路線であり、埼玉県深谷市岡と群馬県高崎市並榎町間は、都市間広域交通を含んだ交通が多いため、埼玉県との協議が引き続き必要である。
埼玉県	298	和光市新倉	東京都境	29	国道298号は、埼玉県和光市から東京都を経て千葉県市川市に至る首都圏の環状道路であり、関係する東京都、千葉県、さいたま市との協議が必要である。
さいたま市	298	さいたま市南区(市境)	さいたま市南区(市境)	2	国道298号は、埼玉県和光市から東京都を経て千葉県市川市に至る首都圏の環状道路であり、埼玉県をはじめとする関係自治体との協議が必要である。
東京都	20	千代田区霞ヶ関	神奈川県境	39	東京都は、地方分権改革推進委員会に提出された「人口30万人未満の都市を連絡している区間の一覧」を国土交通省の移管対象路線の提示と受け止め、移管を受ける意向(ただし、ただし、新宿南口基盤整備事業等の整備後)であるが、国土交通省としては、東京と甲府(県庁所在地)を連絡する唯一の広域幹線道路であり、防災上の観点からも引き続き国が管理すべき路線であると認識している。当該区間については、東京都と国土交通省の意見に相違があるため、関係県も含め引き続き協議が必要である。

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
東京都	246	千代田区隼町	神奈川県境	16	東京都は、地方分権改革推進委員会に提出された「人口30万人未満の都市を連絡している区間の一覧」を国土交通省の移管対象路線の提示と受け止め、移管を受ける意向(ただし、渋谷駅周辺整備事業等の整備後)であるが、国土交通省としては、東京と横浜(県庁所在地)を連絡し、さらに東名高速を補完して神奈川県中央部を経て東海地方とを連絡する広域幹線道路であり、引き続き国が管理すべき路線であると認識している。当該区間については、東京都と国土交通省の意見に相違があるため、関係県も含め引き続き協議が必要である。
東京都	298	埼玉県境	千葉県境	1	東京都は、地方分権改革推進委員会に提出された「人口30万人未満の都市を連絡している区間の一覧」を国土交通省の移管対象路線の提示と受け止め、移管を受ける意向であるが、国土交通省としては、東京外郭環状道路と一体となって、東京都と埼玉県、千葉県を通過する首都圏の環状道路の機能を担うことから、引き続き国が管理すべき路線であると認識している。当該区間については、東京都と国土交通省の意見に相違があるため、関係県も含め引き続き協議が必要である。
新潟県	18	長野県境	上越市大字下源入	38	当該路線は、県としては、地方分権改革推進委員会が国に対して資料要求した「30万人未満の都市を連絡する区間の一覧」について、移管を受ける前提で検討している。 一方、国としては、国道18号が、国道8号を介し新潟市と長野市、富山市と長野市等、重要拠点(県庁所在地)間のネットワークを形成する重要な幹線道路であり、周辺の広域ネットワークとの連結性や、長野県の意見を踏まえつつ協議すべきと考えており、双方移管の可能性について協議している。
富山県	160	石川県境	高岡市四屋	26	現在事業中の能越自動車道七尾水見道路全線開通後は、能越自動車道が国道160号のバイパス機能を実質的に担うと考えられることから、富山・石川両県の調整を踏まえ、引き続き移管の可能性について協議を行う。
岐阜県	21	土岐市泉寺田町	滋賀県境	67	当該路線は、県としては、地方分権改革推進委員会が国に対して資料要求した「30万人未満の都市を連絡する区間の一覧」について、機械的であれ国が地方分権改革推進委員会に提示したものであり、移管を受ける前提で検討している。一方、国としては、国道21号は国道19号を介し岐阜市と長野市、また国道1号、8号を介し岐阜市と京都市、大阪市といった重要拠点(県庁所在地)間のネットワークを形成する重要な幹線道路であり、周辺の広域ネットワークとの連結性や、滋賀県の意見を踏まえつつ協議すべきと考えている。今後、双方で移管の可否について協議を継続する。
岐阜県	258	大垣市楽田町	三重県境	28	当該路線は、県としては、地方分権改革推進委員会が国に対して資料要求した「30万人未満の都市を連絡する区間の一覧」について、機械的であれ国が地方分権改革推進委員会に提示したものであり、移管を受ける前提で検討している。一方、国としては、国道258号は岐阜県西濃地域の中心都市である大垣市と、三重県北勢地域の中心都市である四日市市、桑名市、さらには重要な港湾である名古屋港、四日市港を結ぶ重要な幹線道路であり、周辺の広域ネットワークとの連結性や、三重県の意見を踏まえつつ協議すべきと考えている。今後、双方で移管の可否について協議を継続する。
京都府	27	舞鶴市京田(舞鶴西IC)	福井県境	19	現在事業中の近畿自動車道敦賀線の整備状況と国道27号の位置づけを踏まえつつ、移管の可能性について引き続き協議する。
大阪府	1	京都府境	大阪市境	18	国土保全や大規模災害の観点が重視される路線であり、移管の可能性について引き続き協議する(第二京阪道路の一般部)。
大阪府	25	奈良県境	大阪市境	13	国土保全や大規模災害の観点が重視される路線であり、移管の可能性について引き続き協議する。
大阪府	26	堺市境	和歌山県境	37	国土保全や大規模災害の観点が重視される路線であり、移管の可能性について引き続き協議する(国道26号及び第二阪和国道)。
大阪府	481	泉佐野市	泉佐野市	2	国土保全や大規模災害の観点が重視される路線であり、移管の可能性について引き続き協議する(空港連絡道路)。

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
和歌山県	42	三重県境	新宮市大橋通	1	三重県との調整、熊野川を渡河する新たな橋梁等との調整が必要であり、移管の可能性について、引き続き協議する。
鳥取県	53	鳥取市叶	鳥取市秋里	7	鳥取南バイパスの現道であり、鳥取県として、直轄区間の移管にあたって必要と考えられる最低限の条件については、次の①～③に示すとおりである。 ①財源措置が確実であること。 ②人員や資機材が確保されること。 ③大規模災害時の、国の支援の仕組みづくりが確実になされること。 今後、鳥取県として地元自治体や県議会の意見を聞いた上で移管の是非を判断するものであり、現時点は、移管の可能性についての協議段階である。
岡山県	2	岡山市京橋南町	岡山市大供	1	来年4月に政令市となる岡山市内の区間のため、国・市で協議する。
岡山県	30	岡山市青江	岡山市灘崎町西高崎	11	来年4月に政令市となる岡山市内の区間のため、国・市で協議する。
岡山県	30	玉野市東高崎	玉野市築港	10	国道30号の玉野市内の区間であるが、岡山市内区間についての国と岡山市との協議状況を踏まえつつ協議する。
岡山県	180	岡山市伊福町	岡山市高松田中	17	来年4月に政令市となる岡山市内の区間のため、国・市で協議する。
岡山県	180	総社市長良	総社市種井	25	国道180号の総社市内の区間であるが、岡山市内区間についての国と岡山市との協議状況を踏まえつつ協議する。
広島県	31	安芸郡坂町植田	呉市本通	14	移管の前提条件や移管時期を含め、引き続き協議する。
広島県	31	安芸郡海田町南堀川町	安芸郡坂町植田	4	移管の前提条件や移管時期を含め、引き続き協議する。
広島県	185	呉市本通	竹原市忠海東町	54	移管の前提条件や移管時期を含め、引き続き協議する。
広島市	2	広島市西区	広島市佐伯区	5	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 ＜広島市の考え＞ ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 ＜国土交通省の考え＞ ・国道2号西広島バイパスは全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
広島市	2	広島市安芸区	広島市安芸区	11	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 ＜広島市の考え＞ ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 ＜国土交通省の考え＞ ・国道2号東広島バイパス、安芸バイパスは全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
広島市	2	広島市安芸区	広島市西区	11	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道2号広島南道路は全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
広島市	31	広島市安芸区	広島市安芸区	2	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道31号の当該区間は全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
広島市	31	広島市南区	広島市南区(市境)	0.4	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道31号広島呉道路は全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
広島市	54	広島市中区	広島市安佐北区	26	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道54号の当該区間は全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
山口県	188	岩国市麻里布町	下松市望町	74	将来の事業量の確保や財源措置、人員や資機材の確保、大規模災害時の対応など移譲に伴い必要となる基本的な事項については、国において適切に措置されることを大前提として引き続き協議する。
山口県	190	山口市江崎	山陽小野田市埴生	44	将来の事業量の確保や財源措置、人員や資機材の確保、大規模災害時の対応など移譲に伴い必要となる基本的な事項については、国において適切に措置されることを大前提として引き続き協議する。
山口県	191	下関市竹崎町	下関市豊北町	37	将来の事業量の確保や財源措置、人員や資機材の確保、大規模災害時の対応など移譲に伴い必要となる基本的な事項については、国において適切に措置されることを大前提として引き続き協議する。
山口県	191	長門市西深川	島根県境	76	将来の事業量の確保や財源措置、人員や資機材の確保、大規模災害時の対応など移譲に伴い必要となる基本的な事項については、国において適切に措置されることを大前提として引き続き協議する。

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
佐賀県	34	鳥栖市永吉町	長崎県境	77	<p>次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。</p> <p>&lt;佐賀県の考え&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別の路線について、国の出先機関の抜本的な見直しの観点から、国でなければ管理できない特別の理由がなければ県に移管すべきである。</li> <li>・複数の都道府県をまたがる路線であっても、現行の管理水準を維持するために必要な財源措置がなされれば、都道府県であっても現行の管理水準を落とすことなく、ネットワークを管理することが可能である。</li> </ul> <p>&lt;国土交通省の考え&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道34号は、県の圏域を越えるような広域的な交通を担っており、全国的な幹線道路網の中核的・根幹的な部分である。</li> <li>・県の圏域を越える広域的な人流・物流のニーズに的確に対応し、常に安定的にそのサービスを提供できるようレベルの揃った質の高い管理を行うためには、広域を対象として行政を行っている国が一元的に実施することが効率的である。</li> <li>・関係する他県の意向を確認する必要がある。</li> </ul>
佐賀県	35	武雄市武雄町大字武雄	長崎県境	18	<p>次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。</p> <p>&lt;佐賀県の考え&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別の路線について、国の出先機関の抜本的な見直しの観点から、国でなければ管理できない特別の理由がなければ県に移管すべきである。</li> <li>・複数の都道府県をまたがる路線であっても、現行の管理水準を維持するために必要な財源措置がなされれば、都道府県であっても現行の管理水準を落とすことなく、ネットワークを管理することが可能である。</li> </ul> <p>&lt;国土交通省の考え&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道35号は、県の圏域を越えるような広域的な交通を担っており、全国的な幹線道路網の中核的・根幹的な部分である。</li> <li>・県の圏域を越える広域的な人流・物流のニーズに的確に対応し、常に安定的にそのサービスを提供できるようレベルの揃った質の高い管理を行うためには、広域を対象として行政を行っている国が一元的に実施することが効率的である。</li> <li>・関係する他県の意向を確認する必要がある。</li> </ul>
佐賀県	202	唐津市浜玉町 淵上	長崎県境	44	<p>次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。</p> <p>&lt;佐賀県の考え&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別の路線について、国の出先機関の抜本的な見直しの観点から、国でなければ管理できない特別の理由がなければ県に移管すべきである。</li> <li>・複数の都道府県をまたがる路線であっても、現行の管理水準を維持するために必要な財源措置がなされれば、都道府県であっても現行の管理水準を落とすことなく、ネットワークを管理することが可能である。</li> </ul> <p>&lt;国土交通省の考え&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道202号は、県の圏域を越えるような広域的な交通を担っており、全国的な幹線道路網の中核的・根幹的な部分である。</li> <li>・県の圏域を越える広域的な人流・物流のニーズに的確に対応し、常に安定的にそのサービスを提供できるようレベルの揃った質の高い管理を行うためには、広域を対象として行政を行っている国が一元的に実施することが効率的である。</li> <li>・関係する他県の意向を確認する必要がある。</li> </ul>
宮崎県	220	宮崎市橘通東	鹿児島県境	93	<p>①今後の地方分権の動向、②日南・大隅地方を循環し、重要港湾(油津港、志布志港)、宮崎空港等を広域的に連絡する交通サービスの安定的確保、③今後の東九州自動車道ならびに青島～日南改良の整備の状況の観点等を踏まえつつ、移管の可能性について引き続き協議する。</p>
鹿児島県	220	宮崎県境	霧島市国分敷根	98	<p>古江バイパス等が整備中であることや、大隅・日南地方を循環し、重要港湾(志布志港、油津港)を広域的に連絡する交通サービスの安定的確保(防災の観点を含む)の観点等を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。</p>

以上、31路線 1,493 km

河川・道路に係る地方公共団体への権限移譲に関する取りまとめ  
(総括表)

(河川)

	水系数
(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの	6水系
(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの	20水系
(1) + (2) の合計	26水系

(道路)

	路線数	延長 (km)
(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの	81路線	2,527 km
(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの	61路線	4,275 km
(1) + (2) の合計	124路線	6,802 km

## 戦後地方自治制度における「義務付け・枠付けの見直し」の位置づけ

### 第1次地方分権改革に際しての問題認識

#### 地方分権推進委員会 中間報告(抄)(平成8年3月29日)

##### 第1章 総論 — 地方分権推進の趣旨

###### I 何故にいまこの時点で地方分権か — 地方分権推進の背景・理由

###### 1 中央集権型行政システムの制度疲労(抄)

明治維新以来徐々に形成されてきた中央集権型行政システムは戦時体制の下で一段と強化された。戦後改革はこの戦前のシステムを大きく変革するものであったが、機関委任事務制度の踏襲と拡張にみられるように、それは中央集権型行政システムを完全に払拭するものではなかった(※)。そしてその後の高度成長期の行政活動の発展と膨張の流れのなかで、通達行政の濃密化と補助金行政の拡大にみられるように、新しい形態の集権化が積み重ねられてきた。

※「シャープ使節団日本税制報告書(昭和24年8月27日)」参照(参考)

### 第1次地方分権改革の成果と課題

#### 地方分権推進委員会 最終報告(抄)(平成13年6月14日)

##### 第1章 第1次分権改革を回顧して

###### Ⅲ 分権改革の主要な成果

今次の分権改革では、まず団体自治の拡充方策に取り組むとともに、事務事業の移譲方策よりも広い意味での関与の縮小廃止方策に改革の主眼が置かれる結果になった。

なかでも通達等による関与の縮小廃止、機関・職員・資格などにかかわる必置規制の緩和廃止、補助事業の整理縮小と補助要綱・補助要領による補助条件の緩和の3点については、きわめて具体的な改革が実現されたところである。

特に、これらのうち通達等による関与を縮小廃止するための基本方策として、住民による選挙で選ばれた知事や市町村長を国の下部機関とみて、国の事務を委任し執行させる仕組みである機関委任事務制度が全面廃止されたことのもつ意義は、きわめて大きい。従前の機関委任事務のうち、ごく例外的にこの機会に事務そのものを廃止したものや国の直接執行事務としたものを除いて、その他の従前の機関委任事務はすべて、自治事務か法定受託事務のいずれかに振り分けられたが、自治事務はもとより法定受託事務もまた「地方公共団体の事務」であることが明確にされた。そこで、平成12年度以降は、地方公共団体には、「国の事務」は皆無となった。

##### 第4章 分権改革の更なる飛躍を展望して

委員会が推進してきた今次の分権改革は、既に第1章で述べたように、第1次分権改革というべきものとどまっている。この未完の分権改革をこれから更に完成に近づけていくためには、ま

だまだ数多くの改革課題が残っている。

これらを大きく分類すれば、以下の6項目に整理できると考える。

## II 地方公共団体の事務に対する法令による義務付け・枠付け等の緩和

ついで第2に、地方分権を実現するには、ある事務事業を実施するかしないかの選択それ自体を地方公共団体の自主的な判断に委ねることこそが最も重要であるため、地方公共団体の事務に対する国の個別法令による義務付け、枠付け等を大幅に緩和していくことである。

第1次分権改革の主要な成果の一つは、国の通達等による関与を大幅に緩和したことであるが、国の法令等（法律・政令・省令・告示）による事務の義務付け、事務事業の執行方法や執行体制に対する枠付けの緩和については、ほとんど全く手付かずに行われている。地方公共団体の事務を文字どおりそれらしいものに変えていくためには、国の個別法令による事務の義務付け、事務事業の執行方法や執行体制に対する枠付け等を大幅に緩和する必要がある。

（以下、略）

### **第1次地方分権改革後 ～ 義務付け・枠付け見直しを求める主な動き**

#### **第28次地方制度調査会「地方の自主性・自律性の拡大及び地方議会のあり方に関する答申」(抄) (平成17年12月9日)**

##### **第1 地方の自主性・自律性の拡大のあり方**

###### 2 法令・制度における地方の自由度の拡大と権能の充実

地方の自主性・自律性を高めていく見地からは、個別法令による地方公共団体の事務の義務付け、事務事業の執行方法・執行体制に対する枠付け及び関与を縮小していくことが求められているが、現実にはむしろこれらの新設が行われており、また、地方に対する国の事務事業の移譲も進展していない。このような意味で、依然として地方の自由度の確保、権能の充実については十分とは言えない状況にある。

このような状況を改めるため、地方分権一括法により改正された地方自治法に盛り込まれた国と地方の役割分担、立法、関与等に関する諸原則を踏まえて現行の個別法令を順次見直すとともに、今後制定される個別法令をこれらの原則に沿ったものとする必要がある。

###### (1) 個別法令・制度における地方の自由度の拡大と権能の充実

事務事業の執行方法・執行体制に関する国の法令は、地方公共団体の自律性を高める内容とすべきである。特に自治事務については、国は制度の大枠を定めることに留め、地方公共団体が企画立案から管理執行に至るまでできる限り条例等により行うことができるようにすべきである。仮に国がこれらの執行方法等についての定めをする場合であっても、法律又はこれに基づく政令とすることを含めさらに検討する必要がある。

また、国と地方の役割分担の原則等にのっとり、市町村、都道府県、国との間の事務事業を不断に見直し、補完性の原理や近接性の原理に基づいて、事務事業の移譲や関与の廃止・縮減をさらに推進する必要がある。

（以下、略）

(参考)

## シャウプ使節団日本税制報告書(抄)(昭和 24 年 8 月 27 日)

### 附録 A

#### 地方団体の財政

##### A 地方財政の諸問題 (Problems of Local Finance)

地方団体の財政の現状は、特に五つの重大な弱点あるいは問題に悩まされている。

1 市町村、都道府県および中央政府間の事務の配分および責任の分担が不必要に複雑でありまた重複している。

2～5 (略)

##### B 強力なる地方団体の必要 (Need for Stronger Local Government) (略)

##### C 日本はよりよき地方団体を出現せしめることができるか(Can Japan Afford Better Local Government?) (略)

##### D 職務の分掌 (Division of Functions)

現在、三段階の統治機関に対する事務の配分は複雑で、且つ次の数個の理由から地方自治および地方的責任にとって有害である。

1 現在の配分は、特殊の行政作用に対する政治的責任を固定するというよりはむしろ分散させていて、特殊の行政に関する処理について、行政機関のどの単位に責任があるかを知ることが難しい。

2 現在の事務配分の複雑性は国民がその行政機関、特に、かれの支払う税金が如何にして有益且つ貴重な行政の形をなしてかれに帰って来るかを理解することを不可能にしている。

3 中央政府が市町村の活動に余りにも多く関与するので、地方自治が損われている。のみならず、市町村役場は、中央政府が適当な財政的準備もないのに一方的に課する厄介な新任務を持たされることが時々ある。中央政府の伝統的な行政事務が市町村に委譲される時には、その市町村の新任務は中央政府のためにする仕事とみなされる。かかる場合には補助金を交付し、国の統制を行使すべきであると考えられている。(略)

4 (略)

われわれは各種の段階の行政機関の間における事務の配分を詳細に研究して、事務の再配分を行うことを勧告する。この研究は、この目的のために特別に創設され且つ内閣に対して勧告する権限をもつ特別な国の委員会によって行われねばならない。(中略)

この委員会の仕事は、次に述べる一般的原則の上に立っていなければならない。

1 能う限りまたは実行できる限り、三段階の行政機関の事務は明確に区別して、一段階の行政機関には一つの特定の事務が専ら割り当てらるべきである。そうしたならば、その段階の行政機関は、その事務を遂行し且つ一般財源によってこれを賄うことについて全責任を負うことになるであろう。

2 それぞれの事務は、それを能率的に遂行するために、その規模、能力および財源によって準備の整っているいずれかの段階の行政機関に割り当てられるであろう。

3 地方自治のためにそれぞれの事務は適当な最低段階の行政機関に与えられるであろう。市町村の適当に遂行できる事務は都道府県または国に与えられないという意味で、市町村には第一の優先権が与えられるであろう。第二には都道府県に優先権が与えられ、中央政府は地方の指揮下では有効に処理できない事務だけを引受けることになるであろう。

(以下、略)