

道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」（平成11年7月29日）（抜粋）

平成10年8月25日、建設大臣から道路審議会に諮問された「今後の幹線道路網の整備・管理のあり方について」（諮問第48号）については、同審議会基本政策部会を中心に審議にあたることとし、専門的かつ集中的に検討を進める観点から、同部会に幹線道路網検討小委員会を設置し、合計15回にわたる審議を行うとともに、地方公共団体の意見を踏まえ、諮問に係る検討事項のうち一般国道の直轄管理区間の指定基準のあり方について取りまとめたので、ここに答申する。

道路審議会の委員の氏名は、次のとおりである。

池田速雄	石原一子	岡部敬一郎
梶原拓	草野忠義	久米豊
竹内佐和子	田村喜子	中村英夫
永光洋一	西垣昭	野中一二三
藤井弥太郎	宮繁護	山出保
山根孟	横島庄治	

また、基本政策部会の委員の氏名は、次のとおりである。

委員

竹内佐和子	田村喜子	中村英夫
横島庄治	○山根孟	

専門委員

井堀利宏	飯沼良祐	○石田東生
磯田晋	岡並木	加瀬正蔵
加藤正一	○金谷邦男	
金本良嗣	(平成11年6月23日まで)	○幸田シャーマン
島田晃	川嶋弘尚	中条潮
○西谷剛	鈴木敏文	○林広敏
松村みち子	能登勇	光岡貞雄
○森地茂	水谷研治	渡辺修自
	○山内弘隆	

○印は幹線道路網検討小委員会の委員の氏名である。

1. はじめに

道路は自動車交通の基盤であるとともに、鉄道や港湾など他のあらゆる交通機関を有機的に結合し、その機能を発揮させることはもとより、都市の骨格形成等の市街地形成機能、延焼防止機能、電気、ガス等のライフラインや情報通信網の収容機能など多様で多面的な機能を有し、国土づくり・地域づくりにおいて最も基礎的な施設として、国民に多様なサービスを提供している。

我が国の道路網は、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道から構成され、全国レベルの道路から地域・地区レベルの道路まで、それぞれの機能や特性に応じ、国と地方とが適切に役割を分担しつつ、密接な連携を図りながら整備・管理されている。

一般国道についてその歴史を振り返れば、戦後一級国道と二級国道の二つに区分されていた時期を経て、昭和39年の道路法改正によって一般国道が一つにまとめられたが、その時点では、改

(中略)

また、我が国の経済・社会活動を根幹から支えるという視点は、円滑な広域交通の効率的かつ安定的な確保との関連で見れば、全国レベルの経済・社会活動の中核となる重要な拠点(都市、空港・港湾など)間を効率的・効果的に連絡することであるといえる。

一方、国土づくり・地域づくりにおける国の基本的な役割として、効率性を重視しつつ、国土や地域の骨格形成、国土の保全、大都市地域の都市機能の維持・向上といった国土全体を適正に管理するという視点も重要であるが、特に主要な道路においてはその空間に幹線のライフラインや高度情報通信網を収容・保全しているという視点も合わせて検討することが必要である。

なお、高規格幹線道路は、全国的な高速道路網を構成し、地域間の活発な交流を支え、活力ある国土づくり・地域づくりを推進するなど、我が国の産業発展や地域振興に不可欠な基盤であることから、その整備・管理については国の責務とすべきである。

以上を踏まえ、高規格幹線道路の整備・管理を国の責務とするほか、直轄管理区間については、国家的見地から重要な拠点を効率的・効果的に連絡する最小限の枢要なネットワークとすることとし、拠点都市の連絡、空港・港湾等の連絡の順に整理している現在の道路法の枠組みに従い、次のとおりとすべきである。

国土の骨格を成すとともに、国土を縦貫・横断・循環する人やモノ(道路空間を移動する電気、ガス、水、情報等を含む)の移動を安定的に確保するため、原則として次の①又は②のいずれかに該当する区間

① 都道府県庁所在地等の広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する枢要な区間

(大都市圏における広域にわたる環状道路を形成している区間を含む)

② 重要な空港・港湾と高規格幹線道路又は①の区間を連絡する区間

2) 拠点の選定の考え方

直轄管理区間の検討の基礎となる重要な拠点は、人口や産業が集中し、広域交通の拠点となる都市、人流・物流の拠点となる重要な空港・港湾等について選定することが適当である。

① 広域交通の拠点となる都市の選定

都市については、人口や産業が集中し、我が国の経済・社会活動の中核を成す拠点であるとともに、地域の中心として大量の広域交通が発生する拠点でもあることから、直轄管理区間の指定にあつては、その規模や特性を考慮しつつ重要な拠点として位置づけるべきである。

広域交通の拠点となる都市については、都市の規模や拠点性を重視し、全国総合開発計画である「21世紀の国土のグランドデザイン」(平成10年3月閣議決定)を踏まえ、都道府県の総合計画や国内外の拠点的都市についての考え方の類似事例を参考に選定すべきである。具体的には、地方中核都市(都道府県庁所在地及び人口概ね30万人以上の市)を基本としつつ、地方都市においては、経済・社会活動や生活の基盤となる中核的な都市(人口概ね10万人以上かつ昼夜間人口比1以上の市)を考慮すべきである。

② 重要な空港・港湾の選定

重要な空港・港湾については、外国や他の地域への連絡口として、人流・物流の拠点となる施設であり、かつ道路との重要な結節点であることを踏まえると、直轄管理区間の指定にあつては重要な拠点として位置づけるべきである。

(後略)

河川・道路の直轄管理区間の指定基準の法令化

河川法施行規則と道路法施行規則を改正（平成16年3月15日公布・施行）

河 川

・一級水系を指定する政令の立案の基準（概要）

国土保全上又は国民経済上特に重要なものとして以下を指定

【国土管理上の観点の一級水系（治水・利水・環境・広域調整）】

流域面積が概ね1,000km²以上の水系

流域面積概ね500km²以上で、想定氾濫区域内人口概ね10万人以上又は想定氾濫区域面積概ね100km²以上の水系

想定氾濫区域内に県庁所在地等の市街地が存する水系

広域的な用水対策等のための水供給確保が必要な水系

自然環境、生活環境から特に河川環境管理が必要な水系

2以上の都府県にわたり、利害調整が必要な水系 等

【災害等を契機とした一級水系】

洪水等の激甚な災害等が生じ、技術的あるいは財政的に国による対策を講じる必要がある水系

（ 整備進捗後、知事管理に移行）

・一級河川の直轄管理区間の指定の基準（概要）

・の一級水系指定の目的実現のため管理が必要な区間

下流の直轄管理区間と密接不可分な上流のダム等の区間

管理区間の不連続を生じさせないため管理が必要な区間

（中抜け区間等）

道 路

・一般国道の直轄管理区間を指定する政令の立案の基準

高速自動車国道と一体となって全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である一般国道の区間

国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上、経済上、文化上特に重要な都市を効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間

特定重要港湾、重要な飛行場等と高速自動車国道又は のいずれかに規定する一般国道とを効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間

国土交通大臣は、一般国道の直轄管理区間を指定する政令の制定・改廃の立案に際して、関係都道府県等の意見を聴かなければならない。

直轄事業について

3. 河川・道路の直轄管理区間の指定基準の 法令化

河川

河川審議会

「河川管理に関する国と地方の役割分担について」

(平成1年8月)

国土保全上又は国民経済上特に重要な水系については、国による確固とした治水対策が必要

個性豊かな自立型の地域社会の形成を進めるため、国と地方の役割分担の見直しにとどまらず、流域における多様な主体の河川管理への幅広い参画を推進

国は、国土保全上又は国民経済上特に重要な以下のいずれかに該当する水系に限って管理

激甚な災害により、国民生活や全国的経済活動に重大な支障が生じることが予想され、国家的見地からこれを防止する必要性のある水系

国土政策等の推進の必要性から、安定的かつ高度な水利用を確保する必要性のある水系

水系全般の河川環境の状況から、我が国を代表する傑出した価値を有し、保全する必要性がある水系

2以上の都府県にわたり、洪水等による被害の防止等都府県間の利害調整の必要性のある水系

上記以外に、洪水による激甚な災害等を契機として、国の技術力・財政力により早急に対策を講じる必要のある水系 整備進捗後、知事管理に移行

直轄管理区間は、上記の指定の目的を実現するために管理すべき区間及びそれと一体的に管理すべき区間

道路

道路審議会

「直轄管理区間の指定基準に関する答申」

(平成1年7月)

高規格幹線道路の整備・管理は国の責務

一般国道の直轄管理区間は、国土の骨格を成すとともに、国土を縦断・横断・循環する人やモノ（道路空間を移動する電気、ガス、水、情報等を含む）の移動を安定的に確保するため、原則として次の ・ のいずれかに該当する区間とする

都道府県庁所在地等の広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する主要の区間（大都市圏の広域的な環状道路を形成する区間を含む）

重要な空港・港湾と高規格幹線道路又はの区間を連絡する区間

平成11年3月 第2次地方分権推進計画閣議決定

平成11年8月

河川審議会中間答申「河川管理に関する国と地方の役割分担について」
(一級水系指定及び直轄管理区間の基準及び考え方について明記)

平成11年7月

道路審議会答申「直轄管理区間の指定基準に関する答申」
(一般国道の直轄管理区間の基準及び考え方について明記)

平成13年3月～4月

直轄管理区間に関する基準案等の各都道府県への提示・意見交換(河川)

平成13年1月

直轄管理区間に関する基準案等の各都道府県への提示・調査(道路)

平成14年10月

地方分権改革推進会議「事務・事業の在り方に関する意見 - 自主・自立の地域社会をめざして - 」総理提出

平成16年3月

公布・施行(平成16年3月15日予定)

河川法施行規則の一部を改正する省令

道路法施行規則の一部を改正する省令

一般国道の直轄管理区間の指定基準のポイント

高速自動車国道と一体となって全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である一般国道の区間

高規格幹線道路（第4次全総（昭和62年6月閣議決定）に位置付け：約14,000km）

高速自動車国道：約11,520km

一般国道の自動車専用道路：約2,480km

国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市を効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間

重要な港湾・飛行場と高速自動車国道あるいはの一般国道とを効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間

< 重要な拠点を効果的に連絡 >

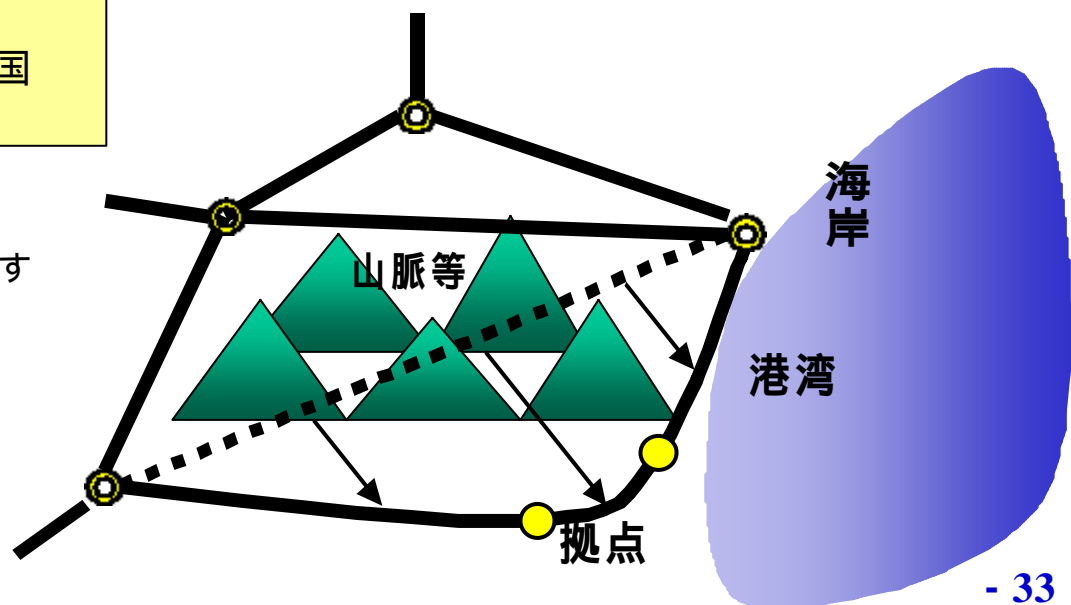
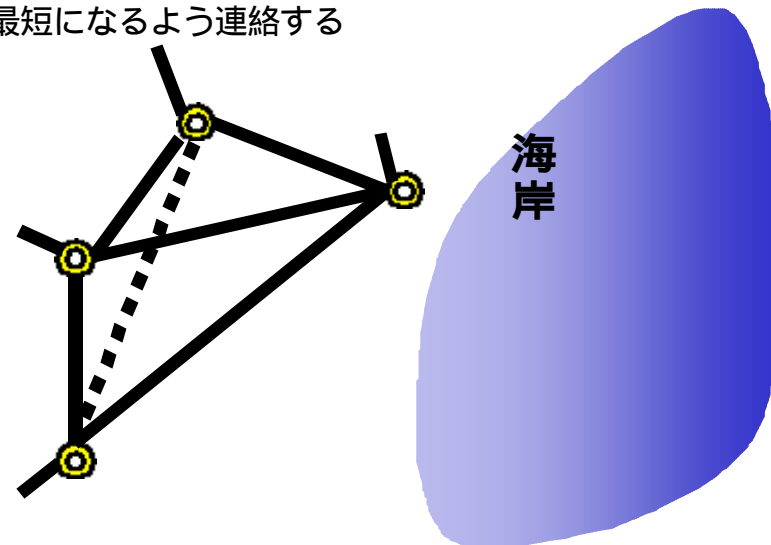
重要な拠点間の連絡の際は、より多くの拠点（都市が連担する地域、広域交通の発生が多い空港・港湾等）を連絡する

◎ : 重要な拠点

● : 拠点

< 重要な拠点を効率的に連絡 >

都道府県境を意識することなく、近接する重要な拠点を原則として重要度の高いものから相互に交差することなく距離が最短になるよう連絡する



◎ 道路法施行規則（昭和27年8月1日建設省令第25号）（抄）

（一般国道の指定区間を指定する政令の制定又は改廃の立案の基準）

第1条の2 国土交通大臣は、法第13条第1項の政令の制定又は改廃については、北海道の区域内に存する一般国道の区間及び次の各号のいずれかに該当する一般国道の区間が当該政令で指定されるようその立案を行うものとする。

一 高速自動車国道と一体となつて全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である一般国道の区間

二 国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市を効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間

三 港湾法（昭和25年法律第218号）第2条第2項に規定する特定重要港湾若しくは同法附則第5項に規定する港湾又は重要な飛行場と高速自動車国道又は前二号のいずれかに規定する一般国道の区間とを効率的かつ効果的に連絡する一般国道の区間

2 国土交通大臣は、前項の政令の制定又は改廃の立案をしようとするときは、あらかじめ、関係都道府県（当該立案に係る一般国道の区間が法第7条第3項に規定する指定市の区域内に存するときは、当該指定市）の意見を聴くものとする。

第1次勧告（平成20年5月28日）（抄）

第2章 重点行政分野の抜本的見直し

（2）まちづくり分野関係

【道路】

直轄国道の要件は、

- （1）高規格幹線道路の区間
- （2）県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡する一般国道の区間
- （3）重要な港湾・空港と（1）（2）を効率的・効果的に連絡する一般国道の区間

とされているが、主に地域内交通を分担する道路は基本的に地方が担うべきであり、国は、それを補完することにより、全国的な交通ネットワークを形成すべきである。

上記の考え方に沿ってこの要件を見直し、直轄国道の都道府県への移管を行うべきである。

これに関連する国の出先機関の見直しについてはさらに検討を進め、第2次勧告において結論を得る。なお、下記勧告による検討状況を踏まえ、直轄国道の都道府県へのさらなる移管を検討すべきである。〔国土交通省関係〕

- 直轄国道については、主に地域内交通を分担する道路は都道府県が担い、それを補完して国は全国的な交通ネットワークの形成をはかることを基本として、上記の要件の（2）及び（3）を見直す。当面、これらの要件について、①同一都府県内に起終点がある区間、②バイパスの現道区間、③その一部が都府県等管理となっている路線の区間、④「都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市」（道路法施行規則¹第1条の2）の基準を厳格に適用し、原則都道府県庁所在地及び人口おおむね30万人以上の市を基本とすることにより対象外となる区間、の4種類の区間に該当するものについては、従前と同様の管理水準を維持するため財源等に関して必要な措置を講じたうえで、一般国道の位置付けを変えずに、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。

- 町村について、その道路管理の状況等も踏まえ、都道府県道の管理を行うことができるようにする。
- 都道府県道の認定、変更及び廃止に係る国との協議を廃止する。その際、道路のネットワークとしての機能確保のために必要な調整の仕組みを検討する。

¹ 道路法施行規則（昭和27年建設省令第25号）