

口 絵 開通式点描
 随 筆 道路雑感 吉井 一弥 1

特集 集 道路関係法律改正等の概要

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律に

ついて 道路法令研究会 3

「国の補助金等の整理及び合理化等に関する法律」及び「道路の修繕に関する法律の施行に関する政令等の一部を改正する政令」について 道路法令研究会 11

平成五年度道路特定財源関係税制改正 道路局道路総務課道路資金企画室 26

「一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令」について 道路法令研究会 31

都道府県道の路線認定基準について(その5) 道路局路政課総務係 40

道路審議会の諮問について 道路局企画課駐車場整備調整官 鈴木 克宗 44

「京都市自動販売機設置問題連絡協議会」の設置について

京都市建設局道路部道路管理課 北村十喜雄 48

ハイウェイ・ナウ'93の実施について JH日本道路公団 サービス推進企画室 51

法令ニュース

「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」、「絶滅のおそれのある野生

動植物の種の保存に関する法律施行令」及び「希少野生動植物種保存基本方針」について

道路法令研究会 53

時・時・時 62

本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また肩書等は原稿執筆時および座談会等実施時のものです。

特集／道路関係法律改正等の概要

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備

臨時措置法の一部を改正する法律について

道路法令研究会

一 はじめに

道路整備に関する計画は道路整備五箇年計画を基本として、奥地等における産業の総合的な開発の基盤となる奥地等産業開発道路の整備に関する奥地等産業開発道路整備計画、積雪寒冷の度が特に甚だしい地域における道路交通の確保に関する積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画、交通事故が多発している道路等における交通環境の改善に関する特定交通安全施設等整備五箇年計画から成る。

道路をはじめとし、公園、下水道等の公共施設は、社会経済活動の基盤施設として重要な機能を果たすとともにその整備に多額の投資を要するため計画的に整備されることが必要であるのは当然

であるが、特に我が国においてこれらの整備が立ち遅れている現状に照らし、その整備を重点的に緊急に推進することが要請される。

このため、これらの公共施設の整備に関しては、整備計画の策定を法律によって政府に義務づけるとともに、整備事業の目標、事業量等について計画の改定ごとに国民の総意を仰ぐべく計画期間をも法定化されている場合が特に緊急措置法の形式をとるものに多い。

道路整備五箇年計画はこの典型であり、その根拠法となる道路整備緊急措置法は同計画の計画期間を第二条第一項で定めており、このため同計画の改定に当たっては、同法の改正が必要となるわけである。また、奥地等産業開発道路整備計画の根拠法は、奥地等産業開発道路整備臨時措置法で

あるが、同法は過疎地域活性化特別措置法等と同様に限時法であり、有効期限の到来とともにその延伸の要否という形で同法による地域振興施策のあり方が問われることとなる。この施策を具体化したものが奥地等産業開発道路整備計画であり、同計画の改定を契機として法改正が行われることとなる。さらに、積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の根拠法は積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法であるが、同計画が気象条件に対応した防災上の施策を定めるものであるため、同法第四条第一項において、計画策定を五年ごとに継続し行うこととしている。このため計画策定に際して特段の法改正を要しない。以上三計画が平成四年度をもって終了し、これらの計画を改定するに際し、以上述べたところに

より、道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の改正が行われたものである。

両法の改正は、奥地等産業開発道路が、道路整備緊急措置法第二条第一項及び同法施行令第一条第二号に定める道路整備五箇年計画の対象道路に包含されているから、一括して「道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案」として国会に提案され、去る三月三十一日付けで公布され、四月一日から施行された（一部公布日施行）。

二 改正法律の内容

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律は平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画及び第8次奥地等産業開発道路整備計画の策定等に関する規定を整備するためのものであって、本則二条及び附則三条からなっている。

1 道路整備緊急措置法関係

(1) 改正の趣旨

我が国の道路整備は、昭和二九年に始まる第1次道路整備五箇年計画から本格化し、以来10次にわたる五箇年計画を経て着実な進展を見てきたが、道路整備を上回る道路交通の進展のため、整備の遅れが目立ち、我が国の道路は今なお質・量ともに不十分な状況にある。今後、「生活大国」を目

指し、活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」の実現を図るため、国民の道路整備への要請に的確に応えつつ、緊急かつ計画的に道路整備を推進する必要がある。

このため一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網の構築など二一世紀を目指す道路整備の長期的展望に基づき、当面の五箇年間に緊急に整備すべき事業について、新たな道路整備五箇年計画を策定する必要があり、所要の改正を行ったものである。

(2) 改正の概要

① 第二条第一項における「昭和六十三年以降五箇年間」という期間は、道路整備五箇年計画の計画期間を定めたものであり、同項は同計画策定の直接の根拠となるものである。

従ってこれを「平成五年度以降五箇年間」に改めることにより、第11次道路整備五箇年計画の策定に根拠を与えるものである。

② 第三条第一項は、いわゆる道路整備特定財源制度の根拠となる規定であり、道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費に揮発油税の収入額及び石油ガス税の収入額の二分の一を充当することを定めている。従って道路整備特定財源制度は道路整備五箇年計画を前提として存在するものであり、同制度も計画期間内において機能するため、第二条第一項の改正を受け、「昭和六十三年以降

五箇年間」を「平成五年度以降五箇年間」と改めるものである。

③ 第四条は、地方公共団体に対する道路の整備に関する国の負担金の割合及び補助金の率の特例を定めるものである。同条中には当該特例が道路整備五箇年計画と直接関連することを明示する文言は存しないものの、道路法等で定める負担金の割合等以上に国が負担又は補助する理由は当該負担又は補助を行う対象が国の施策として緊要なものであるからに他ならず、これを明確にした道路整備五箇年計画と無関係に、およそすべての道路の整備に当該特例を適用しうるとは考えられない。しかしながら、同計画が道路整備の目標及び事業の量を定めるに止まり、負担又は補助の対象を特定するには抽象的に過ぎるため、あえて「道路整備五箇年計画に基づく」等の文言を規定せず、具体の事業採択の段階で同計画との整合を図ることとしたものと考えられる。したがって同条中の「昭和六十三年以降五箇年間」という期間を第二条第一項の改正を受け「平成五年度以降五箇年間」と改めるものである。

公共事業に係る補助率等については、臨時行政改革推進協議会答申を踏まえ、体系化・簡素化等の観点から、直轄事業にあっては2

／3、補助事業にあつては1／2を基本として恒久化することとし、平成五年度から適用することとされたところである（平成四年一月二二日閣議了解）。道路事業（改築）においては、上記閣議了解にしたがつて、原則として一般国道の指定区間内が2／3、一般国道の指定区間外（補助国道）が5.5／10、地方道が1／2となり、規格の高いものについては、2／3が7／10、1／2が5.5／10に嵩上げされたところである。第四条においては、これまでも嵩上げの率上限を規定していたことから、今回の改正に当たつても、同条中、改築については「四分の三」を「十分の七」に、土地区画整理事業に係るものにあつては、「三分の二」を「十分の五・五」と改めるものである。

なお、今回の補助率等の見直しにおいて、補助国道及び地方道の修繕についての補助率が、1／2に恒久化されることとなり、本則に対して嵩上げを行うという構造ではなくなつたこと等から、道路整備緊急措置法ではなく、道路法等の本則の補助率等の改正により措置することとした。したがつて、修繕に係る特例を道路整備緊急措置法から削ることとした。

④ 第五条は、昭和六〇年に追加されたもので

あり、国は、地方公共団体に対し、毎年度、一定の地方道路の整備に要する経費の財源に充てるため、地方道路整備臨時交付金を交付することについて定めるものである。第11次道路整備五箇年計画においては、生活者の豊かさを支える道路整備を主要課題としていく方針であるが、こうした課題に対応して地方道路事業を強力に推進するためには、現行の補助事業だけでは小規模な事業についての採択が遅れがちになる等十分な対応が困難であり、課題に対応する地方道路事業のうち、一体的に実施することにより整備効果を短期間内に発現させることが可能かつ適当なものについては、本交付金制度の対象として整備を促進することが必要であると考えられる。したがつて、同条中の「昭和六十三年以降五箇年間で、同条中の「昭和六十二年以降五箇年間」を「平成五年度以降五箇年間」と改めるものである。

2

**奥地等産業開発道路整備臨時措置法関係
改正の趣旨及び概要**

① 奥地等産業開発道路整備計画は、奥地等産業開発道路の整備を促進することにより、地域格差の是正に資するとともに、民生の向上と国民経済の発展に寄与することを目的として策定されるものであるが、奥地等産業開発道路の整備状況からみて、なお、これを継続

してその整備を促進する必要がある。道路整備五箇年計画とあわせて、平成五年度以降五箇年間にかかる奥地等産業開発道路整備計画を策定することとし、このため、奥地等産業開発道路整備臨時措置法の有効期限を平成一〇年三月三十一日まで五年間延長するものである。

② 第五条第二項は、奥地等産業開発道路の新設又は改築に要する費用に係る国の負担割合又は補助率について、通常事業より国の負担割合又は補助率を嵩上げすることができる旨を定めている。今回の補助率等の見直しは、上述のとおり、補助事業にあつては二分の一を基本として恒久化することとされている。

奥地等産業開発道路については、その整備の重要性等を勘案し、基本補助率等と比べて嵩上げを行うこととしている。したがつて、同項中の「四分の三」を「十分の五・五」と改正するものである。

3 附則について

附則第一項は、施行期日について定めたもので、この法律は、平成五年四月一日から施行することとしている。ただし、第二条の規定は、奥地等産業開発道路整備臨時措置法が平成五年三月三十一日限りで効力を失うこととなるため、公布の平成五年三月三十一日から施行することとした。

(本改正法を年度内に成立させなければならぬ理由)

① 奥地等産業開発道路整備臨時措置法の有効期限の延長を含んでいるが、同法は平成五年三月三十一日をもって当然に失効するため、同日までに本改正法が成立しない場合、事後は同様の内容の新規立法を行わなければならないこと。

② 道路整備特別会計は、道路整備緊急措置法の規定により揮発油税等の収入額を道路整備五箇年計画の実施に要する国の経費を明確にするため設けられたものであるから(道路整備特別会計法第一条第一項)、道路整備緊急措置法の改正が成立しない限り、上記のような道路整備事業は存在せず、道路整備特別会計の経理(一般会計からの繰入れ、事業の実施等)はできないこととなる。したがって、新年度における維持管理に要する高熱水料、人件費等の支出に支障が生ずることはもちろん、さらに成立までに相当期間を要する場合は、新年度の道路整備事業の執行が遅れ、行政上重大な支障を生ずること。

附則第二項は、経過措置について定めたものである。今回の改正により、道路整備緊急措置法第四条及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法第五条第二項に規定する国の補助率等が変更されるこ

とに伴い、①平成四年度以前の年度の国庫債務負担行為に基づき平成五年度以降の年度に繰り越されたもの、②平成四年度以前の年度の歳出予算に係る国の負担又は補助で平成五年度以降の年度に繰り越されたもの等について、変更前の補助率等が適用されることを明確にするものである。

附則第三項は、道路整備特別会計法の附則第一五項(いわゆるブリッジ規定)、附則第一六、一七、一九項(NTTB型貸付金の償還関係)を設けるものである。

道路整備特別会計法の規定によれば、道路整備特別会計は、改正後の道路整備緊急措置法の規定に基づく新五箇年計画に係る道路整備事業を経理するものとされており、旧五箇年計画に係る道路整備事業については経理できないこととなる。附則第一五項により、具体的には、平成五年度以降に繰り越した道路整備事業に要する費用等を歳出し、又は旧五箇年計画に係る道路整備事業についての地方負担金等を平成五年度以降に歳出することが可能となる。

昭和六二年度から貸付けが始まった道路法附則第四項等に基づくNTTB型貸付金の償還が平成五年度から開始される予定であるが、現行の道路整備特別会計法上は、当該償還時に行われる道路法附則第八項等による国の負担又は補助に関する経理を道路整備特別会計法で行えるようにする

必要がある。そこで、道路整備特別会計法附則第一六項において道路法附則第八項等による国の負担又は補助を道路整備特別会計の経理対象として位置づけるとともに、道路整備特別会計法附則第一七項においてそれらを歳入及び歳出の項目として位置づけ、併せて同法附則第一九項において当該負担、又は補助を行う年度にその財源を一般会計から道路整備特別会計法に繰り入れることとしたものである。

四 一括法との関係について

緊措法及び奥産法(以下「緊措法等」という。)における国の補助率等に関する規定は、従来は補助金等一括法で補助率等の見直しが行われてきたところであり、今回の道路事業に関する補助率等の見直しも、道路整備緊急措置法第四条に規定する高上げ措置の見直しを含めて補助率一括法で措置し、道路整備緊急措置法は単純延長とすることも考えられる。

しかしながら、道路整備緊急措置法においては、道路整備五箇年計画の閣議決定、特定財源制度及び補助率高上げが三本柱となっており、その一部である補助率等高上げ規定だけを法制局より指摘されたところである。

したがって、補助率等の見直しについてもこの法律において措置することとしたものである。

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案 新旧対照条文

○道路整備緊急措置法（昭和三十三年法律第三十四号）（抄）（傍線部分は改正部分）

改 正 案	現 行
<p>(道路整備五箇年計画)</p> <p>第一条 建設大臣は、平成五年度以降五箇年間に於ける高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕（以下「道路の整備」という。）に関する計画（以下「道路整備五箇年計画」という。）の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。</p> <p>2 5 (略)</p> <p>(道路整備費の財源)</p> <p>第三条 政府は、平成五年度以降五箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額（当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額の全額及び石油ガス税の収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の予算額」という。）が同年度の揮発油税の収入額の決算額の全額及び石油ガス税の収入額の決算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の決算額」という。）を超えるときは、第一号に掲げる額から当該超える額を控除した額）に相当する金額を道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費（以下「道路整備費」という。）の財源に充てなければならない。</p> <p>一 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額</p> <p>二 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額。</p> <p>2 (略)</p> <p>(国の負担金の割合の特例等)</p> <p>第四条 平成五年度以降五箇年間に於ける地方公共団体に対する道路の舗装その他の改築に関する国の負担金の割合又は補助金の率については、道路法（第八十八条を除く。）及び土地区画整理法（昭和二十九年法律第九十九号）の規定にかかわらず、十分の七（土地区画整理事業に係るものにあつては、十分の五・五）の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。</p> <p>(地方道路整備臨時交付金)</p> <p>第五条 国は、地方公共団体に対し、平成五年度以降五箇年間は、毎年度、第一項の政令で定める都道府県道その他の道路の舗装その他の改築又は修繕のうちその規模について建設大臣が定める基準を超えないものであつて、公共公益施設の整備等に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的特性に即して地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため一定の地域において一体として行われるべきものに関する事業のうち、道路整備五箇年計画に照らし緊急に行われる必要があると認められる事業（以下「対象事業」という。）に要する経費の財源に充てるため、交付金を交付する。</p>	<p>(道路整備五箇年計画)</p> <p>第一条 建設大臣は、昭和六十三年年度以降五箇年間に於ける高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕（以下「道路の整備」という。）に関する計画（以下「道路整備五箇年計画」という。）の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。</p> <p>2 5 (略)</p> <p>(道路整備費の財源)</p> <p>第三条 政府は、昭和六十三年年度以降五箇年間は、毎年度、次の各号に掲げる額の合算額（当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額の全額及び石油ガス税の収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の予算額」という。）が同年度の揮発油税の収入額の決算額の全額及び石油ガス税の収入額の決算額の二分の一に相当する金額の合算額（以下「揮発油税等の収入額の決算額」という。）を超えるときは、第一号に掲げる額から当該超える額を控除した額）に相当する金額を道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費（以下「道路整備費」という。）の財源に充てなければならない。</p> <p>一 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額</p> <p>二 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額。</p> <p>2 (略)</p> <p>(国の負担金の割合の特例等)</p> <p>第四条 昭和六十三年年度以降五箇年間に於ける地方公共団体に対する道路の舗装その他の改築又は修繕に関する国の負担金の割合又は補助金の率については、道路法（第八十八条を除く。）、道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第二百八十二号）及び土地区画整理法（昭和二十九年法律第九十九号）の規定にかかわらず、改築については四分の三（土地区画整理事業に係るものにあつては、三分の二）、修繕については二分の一の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。</p> <p>(地方道路整備臨時交付金)</p> <p>第五条 国は、地方公共団体に対し、昭和六十三年年度以降五箇年間は、毎年度、第一項の政令で定める都道府県道その他の道路の舗装その他の改築又は修繕のうちその規模について建設大臣が定める基準を超えないものであつて、公共公益施設の整備等に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的特性に即して地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るため一定の地域において一体として行われるべきものに関する事業のうち、道路整備五箇年計画に照らし緊急に行われる必要があると認められる事業（以下「対象事業」という。）に要する経費の財源に充てるため、交付金を交付する。</p>

	<p>2~4 (略)</p> <p>5 対象事業に要する費用については、道路法、道路の修繕に関する法律〔昭和二十三年法律第百八十二号〕その他の法令の規定に基づく国の補助は、当該規定にかかわらず、行わないものとする。</p> <p>6 (略)</p>
	<p>2~4 (略)</p> <p>5 対象事業に要する費用については、道路法、道路の修繕に関する法律その他の法令の規定に基づく国の補助は、当該規定にかかわらず、行わないものとする。</p> <p>6 (略)</p>

○奥地等産業開発道路整備臨時措置法（昭和三十九年法律第百十五号）（抄）（傍線部分は改正部分）

改 正 案	現 行
<p>(奥地等産業開発道路整備計画の実施に関する措置)</p> <p>第五条 (略)</p> <p>2 前項の場合において、奥地等産業開発道路の新設又は改築に要する費用に係る国の負担割合又は補助率については、道路法（第八十八条を除く。）の規定にかかわらず、十分の五・五の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。</p> <p>附 則</p> <p>1 (略)</p> <p>2 この法律は、平成十年三月三十一日限りその効力を失う。</p> <p>3~5 (略)</p>	<p>(奥地等産業開発道路整備計画の実施に関する措置)</p> <p>第五条 (略)</p> <p>2 前項の場合において、奥地等産業開発道路の新設又は改築に要する費用に係る国の負担割合又は補助率については、道路法（第八十八条を除く。）の規定にかかわらず、四分の三の範囲内で、政令で特別の定めをすることができる。</p> <p>附 則</p> <p>1 (略)</p> <p>2 この法律は、平成五年三月三十一日限りその効力を失う。</p> <p>3~5 (略)</p>

○道路整備特別会計法（昭和三十三年法律第三十五号）（抄）（傍線部分は改正部分）

改 正 案	現 行
<p>15 道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律（平成五年法律第 号）第一條の規定による改正前の道路整備緊急措置法（以下この項において「改正法」という。）第二條の規定により、揮発油税の収入額に相当する金額及び石油ガス税の収入額の二分の一に相当する金額を改正前の法律第一條の道路整備五箇年計画の実施に要する経費で国が支弁するもの財源に充てて行つた道路整備事業（平成四年度以前の年度のこの会計の予算で平成五年度以後の年度に繰り越したものにより行つた道路整備事業を含む。）は、第一條第一項に規定する道路整備事業に含まれるものとする。</p> <p>16 道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）附則第二項若しくは第五項から第八項まで、道路整備特別措置法附則第七條第一項、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和三十一年法律第七十二号）附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項、沖繩振興開発特別措置法附則第九條第二項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第十五條第一項の規定による無利子の貸付け（土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで又は民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第十五條第一項の規定による無利子の貸付けについては、道路の整備に関する事業に要する費用に係るものに限る。以下同じ。）及び道路整備特別措置法附則第八條に規定する貸付金の貸付け並びに道路法附則第八項若しくは第九項、土地区画整理法附則第十二項から第十四項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第六項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第五項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第八項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九條第七項の規定による国の補助又は負担（土地区画整理法附則第十二項から第十四項までの規定による国の補助又は負担については、道路の整備に関する事業に要する費用に係るものに限る。以下同じ。）に関する政府の経理は、当分の間、第一條の規定にかかわらず、この会計において行うものとする。</p> <p>17 前項の規定により、同項に規定する政府の経理をこの会計において行う場合における第三條及び第四條の規定の適用については、第三條中「一般會計からの繰入金」とあるのは「一般會計からの繰入金、日本電信電話株式会社の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第八十六号）第七條第五項の規定による産業投資特別会計社会資本整備勘定からの繰入金」と、道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八條の三第一項とあるのは「道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八條の三第一項」と、 「又は民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五條第一項」とあるのは、「民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五條第一項若しくは附則第十五條第一項、道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措</p>	<p>15 道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）附則第二項若しくは第五項から第八項まで、道路整備特別措置法附則第七條第一項、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和三十一年法律第七十二号）附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項、沖繩振興開発特別措置法附則第九條第二項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第十五條第一項の規定による無利子の貸付け（土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで又は民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第十五條第一項の規定による無利子の貸付けについては、道路の整備に関する事業に要する費用に係るものに限る。以下同じ。）及び道路整備特別措置法附則第八條に規定する貸付金の貸付けに関する政府の経理は、当分の間、第一條の規定にかかわらず、この会計において行うものとする。</p> <p>16 前項の規定により、同項に規定する政府の経理をこの会計において行う場合における第三條及び第四條の規定の適用については、第三條中「一般會計からの繰入金」とあるのは「一般會計からの繰入金、日本電信電話株式会社の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第八十六号）第七條第五項の規定による産業投資特別会計社会資本整備勘定からの繰入金」と、道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八條の三第一項とあるのは「道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第八條の三第一項」と、 「又は民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五條第一項」とあるのは、「民間都市開発の推進に関する特別措置法（昭和六十二年法律第六十二号）第五條第一項若しくは附則第十五條第一項、道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措</p>

る特別措置法附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九條第二項」と、「第五條第一項の規定による一般会計への繰入金」とあるのは、「第五條第一項の規定による一般会計への繰入金、附則第十八項の規定による産業投資特別会計社会資本整備勘定への繰入金」と、「並びに附属諸費」とあるのは、「道路法附則第八項若しくは第九項、土地区画整理法附則第十二項から第十四項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第六項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第五項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第八項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九條第七項の規定による補助金又は負担金並びに附属諸費」と、第四條中「の交付」とあるのは「の交付並びに道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで、道路整備特別措置法附則第七條第一項、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項、沖繩振興開発特別措置法附則第九條第二項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第十五條第一項の規定による貸付け及び道路整備特別措置法附則第八條に規定する貸付金の貸付け」とする。

18] (略)

19] 道路法附則第八項若しくは第九項、土地区画整理法附則第十二項から第十四項まで、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第六項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第五項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第八項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九條第七項の規定による国の補助又は負担を行う場合においては、当該国の補助又は負担を行う年度に、当該国の補助又は負担を行う金額に相当する金額を一般会計からこの会計に繰り入れるものとする。

20] (略)

置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項又は沖繩振興開発特別措置法附則第九條第二項」と、「第五條第一項の規定による一般会計への繰入金」とあるのは、「第五條第一項の規定による一般会計への繰入金、附則第十五項の規定による産業投資特別会計社会資本整備勘定への繰入金」と、「第四條中「の交付」とあるのは「の交付並びに道路法附則第四項若しくは第五項、土地区画整理法附則第二項若しくは第五項から第八項まで、道路整備特別措置法附則第七條第一項、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法附則第三項、共同溝の整備等に関する特別措置法附則第二項、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法附則第五項、沖繩振興開発特別措置法附則第九條第二項又は民間都市開発の推進に関する特別措置法附則第十五條第一項の規定による貸付け及び道路整備特別措置法附則第八條に規定する貸付金の貸付け」とする。

17] (略)

18] (略)

特集／道路関係法律改正等の概要

「国の補助金等の整理及び合理化等に関する法律」 及び「道路の修繕に関する法律の施行に関する法律」 政令等の一部を改正する政令」について

道路法令研究会

一 はじめに

道路事業を始めとする公共事業の補助率又は負担割合については、昭和六〇年度以降累次の補助金一括法において暫定措置が講じられてきたところであるが、平成四年一月二日に閣議了解された「公共事業等の補助率等の取扱いについて」により、直轄事業にあつては2/3、補助事業にあつては1/2を基本として恒久化することとし、平成五年度から適用されることとなった。

この方針を受けて、「国の補助金の整理及び合理化等に関する法律」（平成五年法律第八号）及び「道路の修繕に関する法律の施行に関する政令等の一部を改正する政令」（平成五年政令第九四号）が三月三十一日に公布されたところであ

るが、以下それぞれについて解説していきたいと思う。

二 国の補助金等の整理及び合理化等に関する法律について

平成五年度以降の補助率の見直しについては、その主旨・目的が一つであり、一体をなしているため、「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」（平成三年法律第一五号）と同様、各省庁が独自で法律案を提出する形式をとらず、「国の補助金等の整理及び合理化等に関する法律」により一括して措置することとなった。

今回、道路局所官法律で改正の対象となったのは、道路法、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（以下「雪寒法」とい

う）、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（以下「交安法」という。）の三法である。以下それぞれについて略述する。

1 道路法の一部改正

道路に関する費用は、当該道路の道路管理者が負担するのが原則（道路法第四九条）であるが、道路整備の緊急性、地方財政の現状等に適合させるため、第五〇条及び第五六条において様々な特例規定が設けられている。

このうち、今回の対象となったのは、以下の負担割合である。

① 一般国道の新設又は改築に要する費用は、国が直轄で行う場合においては、国がその2/3を負担する（道路法第五〇条第一項）。

② ①のうち長大橋、トンネル等の特に大規模な工事に係るものにあつては、国がその3/4を負担することができる（同法第五〇条第一項ただし書）。

③ 一般国道の指定区間内の維持、修繕その他の管理に要する費用は、国がその1/2を負担する（同法第五〇条第二項）。

平成五年度以降においては、①については本来負担割合である2/3に復元して恒久化し、②については大規模特例をなくし、①に統合することとした。また、③については、これまでの負担割合を高めし、5.5/10とすることとした。

新設 一般国道	本則	カット	改定率
大臣施行	2/3	↓	6/10
大臣施行	↓	↓	2/3
々々大規模	3/4	↓	2/3
修繕 一般国道			↓ 統合
維持 指定区間内	1/2	↓	5.5/10
その他の管理			↓ 5.5/10

2 雪害法の一部改正

雪害法においては、国の費用負担の特例として、積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づいて実施する除雪、防雪又は凍雪害の防止に係る事業に要する国の負担割合又は補助率を2/3とされている（同法第五条の二、第六条）。

今回、対象となつたのは、建設大臣以外の道路管理者が実施する防雪又は凍雪害の防止に係る事業

に要する費用に対する補助率についてであり、平成五年度以降においては、昭和六一年度から平成四年度までと同率の6/10とすることとしている。

雪害事業	本則	カット	改定率
一般国道知事施行及び地方道			
除雪	2/3	↓	2/3
防雪	2/3	↓	6/10
凍雪害防止	2/3	↓	6/10

3 交安法の一部改正

交安法においては、国の費用負担の特例として、道路管理者が行う特定交通安全施設等設備事業について、以下のように定められている（同法第一〇条）。

- ① 指定区間内の一般国道に係る交安二種事業については1/2（同条第一項）
- ② 指定区間外の一般国道に係る交安二種事業については1/2（同条第二項）
- ③ 都道府県道及び市町村道に係る交安一種事業及び二種事業については1/2、ただし市町村道通学路に係る交安一種事業については2/3（道条第三項）

今回対象となつたのは、市町村道通学路に係る交安一種事業の補助率についてであり、平成五年度以降においては、昭和六一年度から平成四年度までと同率の5.5/10とすることとしている。

交安一種	本則	カット	改定率
市町村道通学路	2/3	↓	5.5/10
			↓ 5.5/10

なお、一般国道に係る交安一種事業については、同法に費用負担の特例がないことから、道路法第五〇条第一項により、建設大臣施行のものにあつては2/3、知事施行のものにあつては、1/2を国が負担することとされており、今回の見直しにより、同率で恒久化されることとなった。

三 道路の修繕に関する

法律の施行に関する政令等の

一部を改正する政令について

国の補助金等の整理及び合理化等に関する法律の施行に伴い、政令で措置する必要があるものうち、建設省関係政令について一括して改正を行うものである。

今回、道路局所官政令のうち改正の対象となつたのは、道路の修繕に関する法律の施行に関する政令（以下「修繕法施行令」という。）、道路法施行令、道路整備緊急措置法施行令（以下「緊急措置法施行令」という。）、奥地等産業開発道路整備臨時措置法施行令（以下「奥産法施行令」という。）、及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（以下「交安法施行令」という。）、の五政令である。また、道路関係政令として、地域改善対策特定事業に係る国の財政上の特別措置に関する

る法律施行令（以下「地域改善法施行令」という。）の改正も、本一括政令で措置されることとなった。

以下、それぞれについて略述する。

1 修繕法施行令の一部改正

従来、本政令では指定区間外の一般国道で建設大臣が施行するものについて国の負担割合は1/2、地方道の修繕については1/3と定められていたところである。（地方道の修繕については緊措法及び同施行令において1/2に嵩上げられている。）

平成五年度以降、地方道の修繕に係る補助率は1/2をもって恒久化されることとなったが、今回の補助金等の整理・合理化では補助事業に係る補助率は基本的に1/2とされたことにより、嵩上げ特例を定める緊措法及び同施行令ではなく、本政令において定めることとなった。

2 道路法施行令の一部改正

道路法第八八条においては、北海道の区域内の国道、開発道路、道道及び市町村道の新設、改築等に対する負担割合及び補助率について特別に定めることができる等の規定を設けており、具体的補助率等については、政令（道路法施行令第三一条、第三二条、第三四条の二三）に委任されて

いる。これらの規定による補助率等は、北海道の気象条件の厳しさ、財政能力を勘案して内地に比べ高いものとなっている。

平成五年度以降の補助率等を略述すると以下のとおりである。

① 一般国道について

新設又は改築（雪寒事業を除く。）にあつては8/10、雪寒事業にあつては8.5/10の現行の負担割合が維持されることとなった。維持、修繕その他の管理にあつては五ポイント引き上げられ、7/10を国が負担することとなった。

また、交安一種事業及び舗装された四車線以上の道路の改築等（舗装四車）については、通常の改築に統合された（結果的に3/4から8/10に引き上げ）。

② 開発道路について

新設又は改築（雪寒事業及び交安二種事業を除く。）にあつては8/10、雪寒事業にあつては8.5/10の現行の負担割合が維持されることとなった。維持、修繕その他の管理にあつては五ポイント引き上げられ、7/10を国が負担することとなった。

また、交安一種事業は通常の改築に統合されたため、負担割合は3/4から8/10に引き上げられ、交安二種事業は今回直轄事業の

基本負担率とされた2/3に改められることとなった。

なお、「道路の交通を確保するため建設大臣が長期間その区間の全部または大部分について維持、修繕及び災害復旧を行っている開発道路で建設大臣が指定したもの」（いわゆる「維持線」）については従来、本則で負担割合が8.5/10（カットにより8/10）とされていたが、今回の改正で、維持線の制度が廃止されることとなった。

③ 開発道路以外の地方道について

開発道路以外の道道及び道の区域内の市町村道の改築（特殊改良及び交安事業を除く。）のうち、「安全かつ円滑な交通の確保に特に資する道路として建設大臣が指定するものの改築」についてののみ補助率6/10を維持し、これ以外のものについて5.5/10とされることとなった。

また、交安一種事業のうち、市町村道通学路に係るものにあつては平成四年度までの暫定補助率5.5/10が恒久化されることとなった。

3 緊措法施行令の一部改正

緊措法第四条においては、道路の改築、修繕について法定上限を定めているが、具体的補助率等については政令（緊措法施行令第二条～第四条）

に委任している。

今回の補助金等の整理・合理化に伴い、修繕についての特例が道路法等本則において措置することとなり、緊措法施行令による嵩上げ措置は、改築についての特例として、以下のとおりとなった。

① 一般国道について

「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として建設大臣が指定する一般国道の改築で建設大臣が行うもの」(特殊改良及び交安事業を除く。)にあつては、7/10を国が負担することとなった。これ以外の一般国道の改築で大臣施行のものに係る負担割合は、今回の見直しにより直轄事業の基本的負担割合とされた2/3が維持されることとなったが、すでに道路法第五〇条第一項によって定められているため、本施行令での措置は不要となった。

一般国道の改築(特殊改良、交安事業及び都計四車等を除く。)で知事が行うものに係る国の負担割合は5.5/10となった。また、今回の改正により国が原則1/2を負担することとなった都計四車等のうち、第二条第一項又は第三条第一号の規定により建設大臣が指定する道路に係るものにあつては5.5/10を国の負担割合とすることとされた。

離島振興計画に基づいて行われる一般国道

については、特別の嵩上げ措置は講じられていなかった。(暫定負担割合6/10)が、今回新たに、知事施行のもの改築(特殊改良、交安事業及び区画整理を除く。)に係る国の負担割合は2/3とされることとなった。

② 地方道について

地方道の改築に係る補助率については、原則として、補助事業の基本補助率の1/2であるが、「安全かつ円滑な交通の確保に特に資する道路として建設大臣が指定するもの」(第三条第一号)(区画整理、特殊改良及び交安事業を除く。)は、基幹的な道路であることから、5.5/10に嵩上げされることとなった。

半島循環道路等(半島振興法第一〇条)のうち地方道の改築に係る補助率は、従来本施行令附則第六項において、一般道よりも補助率の引き下げ幅が小さくなるよう措置(補助率5.7/10)されていたが、今回、本施行令の本則において5.5/10の補助率が規定されることとなった。

③ 土地区画整理事業について

土地区画整理事業に係る補助率は、従来本施行令において2/3と定められていた(暫定補助率5.5/10(大臣施行の場合6/10))が、平成五年度以降は、原則1/2であるた

め、本則である土地区画整理法及び同施行令の規定が適用されることとなった。ただし、本施行令第二条第一項若しくは第三条第一号の規定により建設大臣が指定する道路、半島循環道路等については5.5/10であるため、本施行令において措置したものである。

4 奥産法施行令の一部改正

奥産法第五条第二項においては、奥地等産業開発道路の新設又は改築についての補助率等の法定上限を定めているが、具体の補助率については政令(奥産法施行令第四条)で改正前は3/4と定めていた。

平成三年及び四年度の補助率は6/10まで暫定的に引き下げられたことであるが、今回5.5/10をもつて恒久的補助率とした。

なお、運用により、今回から奥地等産業開発道路に含まれることとなった主要地方道については、道路法第五六条による補助を奥産法第五条第一項(努力義務規定)に基づき優先的に行うことにより効果的な投資を図ることができること等の理由から、補助率嵩上げの対象から除くこととした。

5 交安法施行令の一部改正

交安法第一〇条第一項ただし書きにおいては、北海道の区域内の一般国道の指定区間に係る交安

二種事業の負担割合について、政令で定めることができることとしており、交安法施行令第二条の二においては、負担割合は、7/10とするものとされている。

今回、補助率は今回直轄事業の基本率とされた2/3に改められ、平成四年度までの暫定補助率6.5/10がほぼ維持されることとなった。

なお、北海道の区域内の道路にかかる国の補助率等については、原則として道路法第八八条及びそれに基づく道路法施行令の規定によって定められ、特措法、奥産法、雪寒法等の規定は適用されていない。交安法の規定についても、交安法第一〇条第四項の規定により、同法第一〇条第一項に規定される上記の負担割合を除いて、北海道の区域内の道路については適用除外となっている。同法第一〇条第一項についてのみ適用があるのは、道路法第八八条の規定は、国が道路法における通常の負担割合等よりも低い負担割合等（指定区間内の一般国道に附属する道路の附属物の新設又は改築に要する費用は、国が負担することとなっている。（道路法第八五条第三項）を同条に基づく政令によって規定するのは適切でないと考えられるため、交安法の体系で措置したものである。

6 地域改善法施行令の一部改正

地域改善対策特定事業に係る国の財政上の特別

措置に関する法律は、国及び地方公共団体が行う地域改善対策特定事業についてその円滑かつ迅速な実施を図るため、当該事業に係る経費に対する特別の助成その他の国の財政上の特別措置についても定めるものである。

都道府県が行う道路事業については、緊措法施行令第三条第一項の2/3が「通常の国の補助の割合」（地域改善法施行令第三条第二項）であるとして、算定してきたところであるが、今般、補助率の見直しが行われたことにより、道路法第五六条の1/2が「通常の国の補助の割合」となる。しかし、地域改善対策特定事業の重要性及び継続性にかんがみ、引き続き従来どおり2/3の補助率を維持することが妥当であり、今回の改正となったものである。

改 正 案	現 行
<p>(国道の管理に関する費用)</p> <p>第五十条 国道の新設又は改築に要する費用は、建設大臣が当該新設又は改築を行う場合においては国がその三分の二を、都道府県がその三分の一を負担し、都道府県知事が当該新設又は改築を行う場合においては国及び当該都道府県がそれぞれその二分の一を負担するものとする。</p> <p>2 国道の維持、修繕その他の管理に要する費用は、指定区間内の国道に係るものにあつては国がその十分の五・五を、都道府県がその十分の四・五を負担し、指定区間外の国道に係るものにあつては都道府県の負担とする。ただし、第十三条第二項の規定による指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理に要する費用は、当該都道府県又は指定市の負担とする。</p> <p>3・4 (略)</p> <p>(道路に関する費用の補助)</p> <p>第五十六条 国は、建設大臣の指定する主要な都道府県道若しくは市道を整備するために必要がある場合、第七十七条の規定による道路に関する調査を行うために必要がある場合又は資源の開発、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と認められる場合において、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、当該道路の新設又は改築に要する費用についてはその二分の一以内を、道路に関する調査に要する費用についてはその三分の一以内を、指定区間外の国道の修繕に要する費用についてはその二分の一以内を道路管理者に対して、補助することができる。</p> <p>附 則</p> <p>1 (略)</p> <p>2 第五十条第一項の規定の昭和六十年、昭和六十一年、平成三年及び平成四年度における適用については、同項中「三分の二」とあるのは「十分の六」と、「三分の一」とあるのは「十分の四」と、「四分の三」とあるのは「三分の二」とする。</p> <p>3~10 (略)</p>	<p>(国道の管理に関する費用)</p> <p>第五十条 国道の新設又は改築に要する費用は、建設大臣が当該新設又は改築を行う場合においては国がその三分の二を、都道府県がその三分の一を負担し、都道府県知事が当該新設又は改築を行う場合においては国及び当該都道府県がそれぞれその二分の一を負担するものとする。但し、建設大臣が国道の新設又は改築を行う場合において、当該新設又は改築が長大橋、トンネル等の特に大規模な工事であつて、政令で定める基準をこえるものに係るときは、国の負担率を四分の三とする事ができる。</p> <p>2 国道の維持、修繕その他の管理に要する費用は、指定区間内の国道に係るものにあつては国及び都道府県がそれぞれその二分の一を負担し、指定区間外の国道に係るものにあつては都道府県の負担とする。但し、第十三条第二項の規定による指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理に要する費用は、当該都道府県又は指定市の負担とする。</p> <p>3・4 (略)</p> <p>(道路に関する費用の補助)</p> <p>第五十六条 国は、建設大臣の指定する主要な都道府県道若しくは市道を整備するために必要がある場合、第七十七条の規定による道路に関する調査を行うために必要がある場合又は資源の開発、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と認められる場合において、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、当該道路の新設又は改築に要する費用についてはその二分の一以内を、道路に関する調査又は、指定区間外の国道の修繕に要する費用についてはその三分の一以内を道路管理者に対して、補助することができる。</p> <p>附 則</p> <p>1 (略)</p> <p>2 第五十条第一項の規定の昭和六十年、昭和六十一年度及び平成三年から平成五年年度までの各年度における適用については、同項中「三分の二」とあるのは「十分の六」と、「三分の一」とあるのは「十分の四」と、「四分の三」とあるのは「三分の二」とする。</p> <p>3~10 (略)</p>

第二十五条 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和三十一年法律第七十二号）の一部改正

改 正 案	現 行
<p>(費用の補助)</p> <p>第六条 国は、道路管理者（建設大臣である道路管理者を除く。）が道路交通確保五箇年計画に基づいて実施する除雪、防雪又は凍雪害の防止に係る事業に要する費用については、道路法（第八十八条を除く。）及び道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第百八十二号）の規定にかかわらず、政令で定めるところにより、除雪に係るものにあつてはその三分の二を、防雪又は凍雪害の防止に係るものにあつてはその十分の六を道路管理者（指定区間外の一般国道にあつては、道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県）に対して補助するものとする。</p> <p>附 則</p> <p>1 (略)</p> <p>2 第六条の規定の昭和六十一年度から平成四年度までの各年度における適用については、同条中「三分の二」とあるのは「十分の六（除雪に係る事業に要する費用にあつては三分の二）」とする。</p> <p>3 7 (略)</p>	<p>(費用の補助)</p> <p>第六条 国は、道路管理者（建設大臣である道路管理者を除く。）が道路交通確保五箇年計画に基づいて実施する除雪、防雪又は凍雪害の防止に係る事業に要する費用については、道路法（第八十八条を除く。）及び道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第百八十二号）の規定にかかわらず、政令で定めるところにより、その三分の二を道路管理者（指定区間外の一般国道にあつては、道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県）に対して補助するものとする。</p> <p>附 則</p> <p>1 (略)</p> <p>2 第六条の規定の昭和六十一年度から平成五年度までの各年度における適用については、同条中「三分の二」とあるのは「十分の六（除雪に係る事業に要する費用にあつては三分の二）」とする。</p> <p>3 7 (略)</p>

第二十九条 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）の一部改正

改 正 案	現 行
<p>(費用の負担又は補助の特例)</p> <p>第十条 1・2 (略)</p> <p>3 国は、道路管理者が都道府県道及び市町村道について実施する交通安全施設等整備事業のうち、第二条第三項第二号に掲げる事業及び同号ロに掲げる事業で政令で定めるものに要する費用については、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その二分の一（道路管理者が政令で定める通学路に該当する市町村道について実施する同号イに掲げる事業に要する費用については、その十分の五・五）をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。</p> <p>4・5 (略)</p> <p>附 則</p> <p>1・2 (略)</p> <p>3 第十条第三項の規定の昭和六十一年度から平成四年度までの各年度における適用については、同項中「三分の二」とあるのは、「十分の五・五」とする。</p> <p>4 9 (略)</p>	<p>(費用の負担又は補助の特例)</p> <p>第十条 1・2 (略)</p> <p>3 国は、道路管理者が都道府県道及び市町村道について実施する交通安全施設等整備事業のうち、第二条第三項第二号に掲げる事業及び同号ロに掲げる事業で政令で定めるものに要する費用については、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その二分の一（道路管理者が政令で定める通学路に該当する市町村道について実施する同号イに掲げる事業に要する費用については、その三分の二）をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。</p> <p>4・5 (略)</p> <p>附 則</p> <p>1・2 (略)</p> <p>3 第十条第三項の規定の昭和六十一年度から平成五年度までの各年度における適用については、同項中「三分の二」とあるのは、「十分の五・五」とする。</p> <p>4 9 (略)</p>

第一条 道路の修繕に関する法律の施行に関する政令（昭和二十四年政令第六十一号）

改 正 案	現 行
<p>(補助の対象及び補助率)</p> <p>第一条 国は、道路の修繕に関する法律（以下「法」という。）第一条の規定により、次に掲げる道路の修繕で、建設大臣が予算の範囲内においてその工事の計画及び設計を承認したものに要する費用について、補助基本額の二分の一を補助する。</p> <p>一 農業、林業、鉱業又は工業資源の有効適切な開発及び利用に必要な生産道路</p> <p>二 計画的に自動車運輸が行われている市街地の道路</p> <p>三 主要な交通中心地の間を連絡する道路</p> <p>四 前二号に規定する道路に対する取付道路</p>	<p>(補助の対象及び補助率)</p> <p>第一条 国は、道路の修繕に関する法律（以下「法」という。）第一条の規定により、左に掲げる道路の修繕で、建設大臣が予算の範囲内においてその工事の計画及び設計を承認したものに要する費用について、補助基本額の三分の一を補助する。</p> <p>一 農業、林業、鉱業又は工業資源の有効適切な開発及び利用に必要な生産道路</p> <p>二 計画的に自動車運輸が行われている市街地の道路</p> <p>三 主要な交通中心地の間を連絡する道路</p> <p>四 前二号に規定する道路に対する取付道路</p>

第二条 道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）の一部改正

改 正 案	現 行
<p>第二十条 削除</p>	<p>(大規模な工事の基準)</p> <p>第二十条 法第五十条第一項但書に規定する政令で定める基準をこえる大規模な工事は、左の各号の一に該当する工事であつて、各自号ごとに建設大臣があらかじめ大蔵大臣と協議して定めたる額をこえる費用を要するものとする。</p> <p>一 長さ五百メートル以上の永久橋の架橋工事</p> <p>二 地盤軟弱のため下部工事の困難な永久橋の架橋工事</p> <p>三 一徑間百二十メートル以上の永久橋の架橋工事</p> <p>四 可動橋の架橋工事</p> <p>五 長さ千メートル（水底に建設する場合にあつては二百メートル）以上のトンネルの開きく工事</p>

(国道の管理に関する費用の負担)

第三十一条 道の区域内の国道の管理に関する費用（共同溝の管理に関する費用及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第二条第三項に規定する交通安全施設等整備事業（同項第一号に掲げる事業を除く。以下「交通安全施設等整備事業」という。）のうち同項第二号に掲げる事業に要する費用を除く。）についての国の負担割合は、法第五十条第一項及び第二項本文の規定にかかわらず、次の表に掲げる費用の区分に応じ、同表の負担割合の欄に掲げる割合とする。

費用の区分	負担割合
(一) 新設又は改築に要する費用（二）に掲げる費用を除く。）	十分の八
(二) 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和三十一年法律第七十二号）第四条第一項に規定する道路交通確保五箇年計画に基づいて実施される除雪（除雪機械の整備を含む。）、防雪又は凍雪害の防止（流雪溝の整備を含む。）に係る事業（以下「除雪事業等」という。）	十分の八・五

(国道の管理に関する費用の負担)

第三十一条 道の区域内の国道の管理に関する費用（共同溝の管理に関する費用及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第二条第三項に規定する交通安全施設等整備事業（同項第一号に掲げる事業を除く。以下「交通安全施設等整備事業」という。）のうち同項第二号に掲げる事業に要する費用を除く。）についての国の負担割合は、法第五十条第一項及び第二項本文の規定にかかわらず、次の表に掲げる費用の区分に応じ、同表の負担割合の欄に掲げる割合とする。

費用の区分	負担割合
(一) 新設又は改築に要する費用（二）に掲げる費用を除く。）	十分の九
(二) イ 舗装（第三十四条の二の三第一項第三号に該当するものを除く。以下この項において同じ。）がされている道路について行う改築（車線の数が四未満の道路について行う改築で車線の数を四以上としなないものを除く。）又は舗装がされている道路に代わるべきものとして設け	十分の八・五

「(一)」に要する費用 という。」に要する費用	
(三) 維持、修繕その他の管理に要する費用(二)に掲げる費用を除く。)	十分の七

(道道及び道の区域内の市町村道の管理に関する費用の負担)
第三十二条 道道及び道の区域内の市町村道で、建設大臣が開発のため特に必要と認めて指定したものの(第二十四条において「開発道路」という。)の管理に関する費用(共同溝の管理に関する費用を除く。)については、法第四十九条の規定にかかわらず、次の表に掲げる費用の区分に応じ、同表に掲げる負担割合により、国が、その一部を負担する。

費用の負担	負担割合
(一) 新設又は改築に要する費用(二)及び(三)に掲げる費用を除く。)	十分の八
(二) 除雪事業等に要する費用	十分の八・五
(三) 交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置 措置法第三項第一号ロに掲げる事業に要する費用	三分の二
(四) 維持、修繕その他の管理に要する費用(二)及び(三)に掲げる費用を除く。)	十分の七

2) 建設大臣は、前項に規定する指定を行おうとするときは、あらかじめ、道知事の意見を聴かなければならない。
3) (略)

(道路管理者の権限の代行)
第三十三条 道道又は道の区域内の市町村道に係る法第八十八条第二項の政令で定める割合は、前条第一項の表に掲げる費用の区分に応じ、同項の規定により国が負担する割合とする。

る道路について行う改築に要する費用(ロ及びハに掲げる費用を除く。)	
(三) 維持、修繕その他の管理に要する費用(二)に掲げる費用を除く。)	十分の七

(道道及び道の区域内の市町村道の管理に関する費用の負担)
第三十二条 道道及び道の区域内の市町村道で、建設大臣が開発のため特に必要と認めて指定したものの(次項及び第三十四条において「開発道路」という。)の管理に関する費用(共同溝の管理に関する費用を除く。同項において同じ。)については、法第四十九条の規定にかかわらず、当分の間、次の表に掲げる費用の区分に応じ、同表に掲げる負担割合により、国が、その一部を負担する。

費用の負担	負担割合
(一) 新設又は改築に要する費用(二)及び(三)に掲げる費用を除く。)	十分の九
(二) 除雪事業等又は交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第三項第一号イに掲げる事業に要する費用	十分の八・五
(三) イ 交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第三項第一号ロに掲げる事業に要する費用 ロ 維持、修繕その他の管理に要する費用(一)及び(二)に掲げる費用を除く。)	十分の七

2) 道路の交通を確保するため建設大臣が長期間の区間の全部又は大部分について維持、修繕及び災害復旧を行っている開発道路で建設大臣が指定したものの管理に関する費用についての前項の規定の適用については、同項の表一の項中「十分の九」とあるのは、「十分の八・五」とする。
3) 建設大臣は、第一項に規定する指定を行おうとするときは、あらかじめ、道知事の意見を聞かなければならない。
4) (略)

(道路管理者の権限の代行)
第三十三条 道道又は道の区域内の市町村道に係る法第八十八条第二項の政令で定める割合は、前条第一項の表に掲げる費用の区分に応じ、同項又は同条第二項の規定により国が負担する割合とする。

(道の区域内の道路に関する費用の補助)

第三十四条の二の三 平成五年度以降五箇年間に於ける道道及び道の区域内の市町村道の改築で次に掲げるもの以外のものに要する費用に関する国の補助金の率は、法第五十六条の規定にかかわらず、十分の五・五(地域社会の中心となる都市(以下「中心都市」という。))とその周辺の地域の市町村(以下「周辺市町村」という。))又は中心都市と密接な関係にある中心都市若しくは高速自動車国道、空港その他の交通施設とを連絡する道路、中心都市及び周辺市町村の区域を循環する道路その他の道路であつて、自動車専用道路、他の道路との交差の方式を立体交差とする道路その他の中心都市及び周辺市町村における安全かつ円滑な交通の確保に特に資する道路として建設大臣が指定するもの改築に係るものにあつては、十分の六(一)以内とする。

一 道路構造令(昭和四十五年政令第三百一十号)第三十八条第一項の規定により同令の規定による基準によらないことができる改築で、これに要する費用の額が建設大臣が定めた額を超えないもの

二 道路の交通に支障を及ぼしている構造上の原因の一部を除去するために行う突角の切取り、路床の改良、排水施設の整備又は待避所の設置

三 車道の舗装につき道路構造令第二十三条第二項及び第三項に規定する基準によることを要しない場合における当該道路の舗装

四 交通安全施設等整備事業として行われるもの

2 国は、平成三年度以降五箇年間に於いて、道路管理者が道道又は道の区域内の市町村道について実施する交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二十一条第三項第一号に掲げる事業及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令(昭和四十一年政令第百三十三号)第二条の三に規定する事業に要する費用については、法第五十六条及び第八十五条第三項の規定にかかわらず、予算の範囲内において、その二分の一(道路管理者が同令第四条に規定する通学路に該当する市町村道について実施する交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二十一条第三項第二号に掲げる事業に要する費用については、その十分の五・五)をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。

附則

1~6 (略)

7 第三十一条、第三十二条第一項及び第二項並びに第三十四条の二の三第二項の規定の昭和六十一年度及び平成三年度及び平成四年度における適用については、第三十一条の表及び第三十二条第一項の表中「十分の九」とあるのは、「十分の八」と、「十分の八・五」とあるのは、「十分の三(除雪事業等に要する費用にあつては、十分の八・五)」と、「十分の七」とあるのは、「十分の六・五」と、同条第二項中「同項の表」とあるのは、「附則第七項の規定により読み替へられた前項の表」と、「十分の九」とあるのは、「十分の八」と、「十分の八・五」とあるのは、「十分の三」と、第三十四条の二の三第二項中「三分の二」とあるのは、「十分の五・五」とする。

8~15 (略)

合とする。

(道の区域内の道路に関する費用の補助)

第三十四条の二の三 昭和六十三年年度以降五箇年間に於ける道道及び道の区域内の市町村道の改築で次の各号に掲げるもの以外のものに要する費用に関する国の補助金の率は、法第五十六条の規定にかかわらず、四分の三以内とする。

一 道路構造令(昭和四十五年政令第三百一十号)第三十八条第一項の規定により同令の規定による基準によらないことができる改築で、これに要する費用の額が建設大臣が定めた額を超えないもの

二 道路の交通に支障を及ぼしている構造上の原因の一部を除去するために行う突角の切取り、路床の改良、排水施設の整備又は待避所の設置

三 車道の舗装につき道路構造令第二十三条第二項及び第三項に規定する基準によることを要しない場合における当該道路の舗装

四 交通安全施設等整備事業として行われるもの

2 国は、平成三年度以降五箇年間に於いて、道路管理者が道道又は道の区域内の市町村道について実施する交通安全施設等整備事業のうち交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二十一条第三項第一号に掲げる事業及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令(昭和四十一年政令第百三十三号)第二条の三に規定する事業に要する費用については、法第五十六条及び第八十五条第三項の規定にかかわらず、予算の範囲内において、その二分の一(道路管理者が同令第四条に規定する通学路に該当する市町村道について実施する交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法第二十一条第三項第二号に掲げる事業に要する費用については、その三分の二)をその費用を負担する地方公共団体に対して補助する。

附則

1~6 (略)

7 第三十一条、第三十二条第一項及び第二項並びに第三十四条の二の三第二項の規定の昭和六十一年度及び平成三年度から平成五年度までの各年度における適用については、第三十一条の表及び第三十二条第一項の表中「十分の九」とあるのは、「十分の八」と、「十分の八・五」とあるのは、「十分の三(除雪事業等に要する費用にあつては、十分の八・五)」と、「十分の七」とあるのは、「十分の六・五」と、同条第二項中「同項の表」とあるのは、「附則第七項の規定により読み替へられた前項の表」と、「十分の九」とあるのは、「十分の八」と、「十分の八・五」とあるのは、「十分の三」と、第三十四条の二の三第二項中「三分の二」とあるのは、「十分の五・五」とする。

8~15 (略)

第四条 道路整備緊急措置法施行令（昭和三十四年政令第十七号）の一部改正

改 正 案

（国の負担金の割合の特例）

第二条 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として建設大臣が指定する一般国道（道の区域内のものを除く。以下同じ。）の改築で建設大臣が行うものうち、次に掲げるもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、十分の七とする。

一 道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第三十八条第一項の規定により同令の規定による基準によらないことができる改築で、これに要する費用の額が建設大臣が定めた額を越えないもの

二 道路の交通に支障を及ぼしている構造上の原因の一部を除去するために行なう突角の切取り、路床の改良、排水施設の整備又は待避所の設置

三 道路の区域を変更し、当該変更に係る部分を一般国道以外の道路とする計画がある箇所の改築

四 車道の舗装につき道路構造令第二十三条第二項及び第三項に規定する基準によることを要しない場合における当該道路の舗装

五 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第二条第三項（第一号を除く。）に規定する交通安全施設等整備事業として行われるもの

2 一般国道の改築（建築大臣が行うものを除く。次項において同じ。）で、前項各号に掲げるもの、次に掲げるもの（同項又は次条第一号の規定により建設大臣が指定する道路に係るものを除く。）及び土地区画整理事業（土地区画整理法（昭和二十九年法律第九十九号）による土地区画整理事業をいう。以下同じ。）に係るもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、十分の五・五とする。

一 都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）による市街地再開発事業、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号）による住宅街整備事業又は道路のみに関する都市計画事業に係る道路の改築

二 都市計画において定められた道路で舗装（前項第四号に該当するものを除く。以下同じ。）がされているもの又は舗装がされている道路に代わるべきものとして設ける道路で都市計画において定められたものについて行なう改築（車道の幅員が十三メートル未満の道路について行なう改築で当該道路の車線の数を四以上としないものを除く。）

3 一般国道の改築で離島振興法（昭和二十八年法律第七十二号）第五条第一項の離島振興計画に基づいて行われるもののうち、第一項各号に掲げるもの及び土地区画整理事業に係るもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、前項の規定にかかわらず、三分の二とする。

（国の補助金の率の特例）

第三条 都府県道又は市町村道（道の区域内のものを除く。）の改築で次に掲げる道路に係るもののうち、土地区画整理事業に係るもの並びに前条第一項第一号、第三号、第四号及び第五号

現 行

（国の負担金の割合の特例）

第二条 一般国道（道の区域内のものを除く。以下次項において同じ。）の改築で、次の各号に掲げるもの、次項各号に掲げるもの及び第四条に規定するもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、四分の三とする。

一 道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第三十八条第一項の規定により同令の規定による基準によらないことができる改築で、これに要する費用の額が建設大臣が定めた額を越えないもの

二 道路の交通に支障を及ぼしている構造上の原因の一部を除去するために行なう突角の切取り、路床の改良、排水施設の整備又は待避所の設置

三 道路の区域を変更し、当該変更に係る部分を一般国道以外の道路とする計画がある箇所の改築

四 車道の舗装につき道路構造令第二十三条第二項及び第三項に規定する基準によることを要しない場合における当該道路の舗装

五 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第二条第三項（第一号を除く。）に規定する交通安全施設等整備事業として行われるもの

2 一般国道の改築で次の各号に掲げるものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は、三分の二とする。

一 都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）による市街地再開発事業、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号）による住宅街整備事業又は道路のみに関する都市計画事業に係る道路の改築

二 都市計画において定められた道路で舗装（前項第四号に該当するものを除く。以下同じ。）がされているもの又は舗装がされている道路に代わるべきものとして設ける道路で都市計画において定められたものについて行なう改築（車道の幅員が十三メートル未満の道路について行なう改築で当該道路の車線の数を四以上としないものを除く。）

（国の補助金の率の特例）

第三条 都府県道又は市町村道（道の区域内のものを除く。）の改築で、土地区画整理法（昭和二十九年法律第九十九号）による土地区画整理事業に係るもの並びに前条第一項第一号、第一

に掲げるもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の補助金の率は、十分の五・五以内とする。

「地域社会の中心となる都市(以下「中心城市」という。)(とその周辺の地域の市町村(以下「周辺市町村」という。))又は中心城市と密接な関係にある中心城市若しくは高速自動車国道、空港その他の交通施設とを連絡する道路、中心城市及び周辺市町村の区域を循環する道路その他の道路であつて、自動車専用道路、他の道路との交差の方式を立体交差とする道路その他の中心城市及び周辺市町村における安全かつ円滑な交通の確保に特に資する道路として建設大臣が指定するもの」

二 半島振興法(昭和六十年法律第六十三号)第十条に規定する道路

(土地区画整理事業に係る国の負担金の割合等の特例)

第四条 道路の改築で土地区画整理事業に係るもののうち、第一号第一項若しくは前条第一号の規定により建設大臣が指定する道路又は同条第二号に掲げる道路に係るものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は十分の五・五、国の補助金の率は十分の五・五以内とする。

附則

1~4

5 第二条、第三条第一項及び第四条の規定の昭和六十一年度、平成三年度及び平成四年度における適用については、第二条中「四分の三」とあるのは「十分の六(建設大臣が行うものにあつては、三分の二)」と、「三分の二」あるのは「十分の五・五(建設大臣が行うものにあつては、十分の六)」と、第三条第一項中「三分の二」とあるのは「十分の五・五(平成三年度及び平成四年度においては、半島振興法第十条に規定する道路に係るものにあつては、十分の五・七五)」と、第四条中「割合は三分の二」とあるのは「割合は十分の五・五(建設大臣が行うものにあつては、十分の六)」と、「率は三分の二」とあるのは「率は十分の五・五(平成三年度及び平成四年度においては、半島振興法第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・七五)」とする。

6 (略)

号、第四号及び第五号に掲げるもの以外のものに要する費用について法第四条の政令で定める国の補助金の率は、三分の二以内とする。

2 道路の修繕に要する費用について法第四条の政令で定める国の補助金の率は、二分の一以内とする。

(土地区画整理事業に係る国の負担金の割合等の特例)

第四条 道路の改築で土地区画整理法による土地区画整理事業に係るものに要する費用について法第四条の政令で定める国の負担金の割合は三分の二、国の補助金の率は三分の一以内とする。

附則

1~4

5 第二条、第三条第一項及び第四条の規定の昭和六十一年度、平成三年度及び平成四年度における適用については、第二条中「四分の三」とあるのは「十分の六(建設大臣が行うものにあつては、三分の二)」と、「三分の二」あるのは「十分の五・五(建設大臣が行うものにあつては、十分の六)」と、第三条第一項中「三分の二」とあるのは「十分の五・五(平成三年度及び平成四年度においては、半島振興法(昭和六十年法律第六十三号)第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・七五)」と、第四条中「割合は三分の二」とあるのは「割合は十分の五・五(建設大臣が行うものにあつては、十分の六)」と、「率は三分の二」とあるのは「率は十分の五・五(平成三年度及び平成四年度においては、半島振興法第十条に規定する道路の改築に係るものにあつては、十分の五・七五)」とする。

6 (略)

第八条 奥地等産業開発道路整備臨時措置法施行令（昭和四十年政令第十二号）の一部改正

改 正 案	現 行
<p>（奥地等産業開発道路整備計画）</p> <p>第三条 奥地等産業開発道路整備計画においては、平成五年度以降五箇年間に行うべき奥地等産業開発道路の新設及び改築について、その事業の量を定めるものとする。</p> <p>（国の補助率の特例）</p> <p>第四条 奥地等産業開発道路（道路法（昭和十七年法律第百八十号）第五十八条の規定により建設大臣が指定する主要な都道府県道及び市道を除く。）の新設又は改築で次に掲げるもの以外のものに要する費用についての国の補助率は、十分の五・五とする。</p> <p>一 道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第三十八条第一項の規定により同令の規定による基準によらないことができる改築で、これに要する費用の額が建設大臣が定めた額を越えないもの</p> <p>二 道路の交通に支障を及ぼしている構造上の原因の一部を除去するために行なう突角の切取り、路床の改良、排水施設の整備又は待避所の設置</p> <p>三 車道の舗装につき道路構造令第二十三条第二項及び第三項に規定する基準によることを要しない場合における当該道路の舗装</p> <p>四 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第二条第三項（第一号を除く。）に規定する交通安全施設等整備事業として行われるもの</p>	<p>（奥地等産業開発道路整備計画）</p> <p>第三条 奥地等産業開発道路整備計画においては、昭和六十三年度以降五箇年間に行うべき奥地等産業開発道路の新設及び改築について、その事業の量を定めるものとする。</p> <p>（国の補助率の特例）</p> <p>第四条 奥地等産業開発道路の新設又は改築で次の各号に掲げるもの以外のものに要する費用についての国の補助率は、四分の三とする。</p> <p>一 道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第三十八条第一項の規定により同令の規定による基準によらないことができる改築で、これに要する費用の額が建設大臣が定めた額を越えないもの</p> <p>二 道路の交通に支障を及ぼしている構造上の原因の一部を除去するために行なう突角の切取り、路床の改良、排水施設の整備又は待避所の設置</p> <p>三 車道の舗装につき道路構造令第二十三条第二項及び第三項に規定する基準によることを要しない場合における当該道路の舗装</p> <p>四 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四十五号）第一条第三項（第一号を除く。）に規定する交通安全施設等整備事業として行なわれるもの</p>

第八条 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法施行令（昭和四十一年政令第百三十三号）の一部改正

改 正 案	現 行
<p>（道の区域内の指定区間内の一般国道に係る国の負担割合の特例）</p> <p>第二条の一 道の区域内の指定区間内の一般国道について実施する交通安全施設等整備事業のうち法第二条第三項第二号に掲げる事業に要する費用についての国の負担割合は、三分の一とする。</p> <p>附 則</p> <p>1・2 （略）</p> <p>3 第二条の二の規定の昭和六十年年度から平成四年度までの各年度における適用については、同条中「十分の七」とあるのは、「十分の六・五」とする。</p> <p>4〜8 （略）</p>	<p>（道の区域内の指定区間内の一般国道に係る国の負担割合の特例）</p> <p>第一条の一 道の区域内の指定区間内の一般国道について実施する交通安全施設等整備事業のうち法第二条第三項第一号に掲げる事業に要する費用についての国の負担割合は、十分の七とする。</p> <p>附 則</p> <p>1・2 （略）</p> <p>3 第二条の二の規定の昭和六十年年度から平成五年度までの各年度における適用については、同条中「十分の七」とあるのは、「十分の六・五」とする。</p> <p>4〜8 （略）</p>

補助率等一覧（一般）

（参考）

道路の 管理	事業 区分	原則		特 則		カ ッ ト		改 定 案	
		(率)	(根拠)	(率)	(根拠)	(率)	(根拠)	(区 分)	(率)
新 設	一般国道							一般国道	
	大臣施行	2/3	道路法 § 50D	—	—	6/10	道路法附則②	大臣施行	2/3
	“ 大規模	3/4	“	—	—	2/3	“	(大規模特例廃止)	
	知事施行	1/2	道路法 § 50D					知事施行	1/2
地方道	1/2	道路法 § 56					地方道	1/2	
改 築	一般国道							一般国道	
	大臣施行	2/3	道路法 § 50D	3/4	緊 § 4、同令 § 2D	2/3	緊附⑤、同令附⑤	大臣施行（通常）	2/3（一部7/10）
	“ 特殊改良	“	“	—	—	6/10	道路法附則②	特殊改良	2/3
	“ 交安一種	“	“	—	—	6/10	“	交安一種	2/3
	“ 都計4車等	“	“	2/3	緊 § 4、同令 § 2D	6/10	緊附⑤、同令附⑤	都計4車等	2/3（一部7/10）
	知事施行	1/2	道路法 § 50D	3/4	緊 § 4、同令 § 2D	6/10	“、”	知事施行（通常）	5.5/10
	“ 特殊改良	“	“					特殊改良	1/2
	“ 交安一種	“	“					交安一種	1/2
	“ 都計4車等	“	“	2/3	緊 § 4、同令 § 2D	5.5/10	緊附⑤、同令附⑤	都計4車等	1/2（一部5.5/10）
	地方道	1/2	道路法 § 56	2/3	緊 § 4、同令 § 3D	5.5/10	緊附⑤、同令附⑤	地方道（通常）	1/2（一部5.5/10）
	“ 特殊改良	“	“					特殊改良	1/2
	“ 区画整理	“	“	2/3	緊 § 4、同令 § 4	5.5/10	緊附⑤、同令附⑤	区画整理	1/2（一部5.5/10）
	“ 交安一種	“	“	1/2	交安法 § 10③			交安一種	1/2
	“ 市・通学路	“	“	2/3	交安法 § 10③	5.5/10	交安法附則③	市・通学路	5.5/10
土地区画整理	1/2	土地区画整理法 § 118、121	2/3	緊 § 4、同令 § 4	6/10 5.5/10	緊附⑤、同令附⑤	土地区画整理	1/2（一部5.5/10）	
修 繕	一般国道							一般国道	
	指定区間内	1/2	道路法 § 50②					指定区間内	5.5/10
	指定区間外	1/3	道路法 § 56	1/2	緊 § 4、同令 § 3D			指定区間外	1/2
	“ 大臣施行	1/2	修 § 2③、同令 § 8						
地方道	1/3	修繕法 § 1、同令 § 1	1/2	緊 § 4、同令 § 3D			地方道	1/2	
維 持	一般国道							一般国道	
	指定区間内	1/2	道路法 § 50②					指定区間内	5.5/10
	指定区間外	全額地方費	“					指定区間外	全額地方費
地方道	全額地方費	道路法 § 49					地方道	全額地方費	
交安二種	一般国道							一般国道	
	指定区間内			1/2	交安法 § 10D			指定区間内	1/2
	指定区間外			1/2	交安法 § 10②			指定区間外	1/2
地方道			1/2	交安法 § 10③			地方道	1/2	
その他 管理	一般国道							一般国道	
	指定区間内	1/2	道路法 § 50②					指定区間内	5.5/10
	指定区間外	全額地方費	“					指定区間外	全額地方費
地方道	全額地方費	道路法 § 49					地方道	全額地方費	
共同溝 整 備	一般国道							一般国道	
	大臣施行			1/2	共同溝法 § 22①			大臣施行	1/2
	知事施行			1/2	共同溝法 § 22①			知事施行	1/2
	地方道			1/2	共同溝法 § 22②、 同令 § 7			地方道	1/2
雪 寒	一般国道							一般国道	
	大臣施行			2/3	雪寒法 § 5の2			大臣施行	2/3
	知事施行（除雪）			2/3	雪寒法 § 6	2/3	雪寒法附則②	知事施行（除雪）	2/3
	“（凍雪害の防止、 防雪）			“	“	6/10	“	“（凍雪害の防止、 防雪）	6/10
	地方道（除雪）			2/3	雪寒法 § 6	2/3	雪寒法附則②	地方道（除雪）	2/3
	“（凍雪害の防止、 防雪）			“	“	6/10	“	“（凍雪害の防止、 防雪）	6/10

補助率等一覧（北海道の特例）

道路の 管 理	事 業 区 分	原 則		特 則		カ ッ ト		改 定 案	
		(中)	(根拠)	(区 分)	(中)	(根拠)	(中)	(根拠)	(区 分)
新 設	一般国道 大臣施行 " 大規模 知事施行	2/3 3/4 1/2	道路法 § 50D " 道路法 § 50D		9/10 道88 § D、同令 § 31	8/10 道路法施行令附D		一般国道	8/10
	地方道	1/2	道路法 § 56	開発道路 " 維持線	9/10 8.5/10 道88 § D、同令 § 32D 道88 § D、同令 § 32D	8/10 3/4 道路法施行令附D "		開発道路 (維持線)	8/10 廃止
改 築	一般国道 大臣施行	2/3	道路法 § 50D	一般 舗装4車 交安一種	9/10 8.5/10 道88 § D、同令 § 31 " "、" " "、"	8/10 3/4 道路法施行令附D " "		一般国道 通常 舗装4車 交安一種	8/10 8/10 8/10
	" 交安一種	"	"	"	"	"	"	"	"
	地方道	1/2	道路法 § 56	開発道路 一般 " 維持線	9/10 8.5/10 道88 § D、同令 § 32D 道88 § D、同令 § 32D	8/10 3/4 道路法施行令附D "		開発道路 (維持線)	8/10 廃止
	交安一種	"	"	交安一種	8.5/10 道88 § D、同令 § 32D	3/4 "		" 交安一種	8/10
	"	"	"	開発道路以外 一般	3/4 道88 § D、同令 § 34 の2の3D	6/10 道路法施行令附D		開発道路以外 (一部8/10)	5.5/10
	" 特殊改良	"	"	特殊改良	1/2 "、"	"		特殊改良	1/2
	" 交安一種	"	"	交安一種	1/2 道88 § D、同令 § 34 の2の3D	"		交安一種	1/2
" 市・通学路	"	"	市・通学路	2/3 "、"	5.5/10 道路法施行令附D		市・通学路	5.5/10	
修 繕	一般国道 指定区間内	1/2	道路法 § 50D		7/10 道88 § D、同令 § 31	6.5/10 道路法施行令附D		一般国道 指定区間内	7/10
	地方道	1/3	修繕法 § 1、同令 § 1	開発道路	7/10 道88 § D、同令 § 32D	6.5/10 道路法施行令附D		地方道	7/10
維 持	一般国道 指定区間内	1/2	道路法 § 50D		7/10 道88 § D、同令 § 31	6.5/10 道路法施行令附D		一般国道 指定区間内	7/10
	地方道	全額地方費	道路法 § 49	開発道路	7/10 道88 § D、同令 § 32D	6.5/10 道路法施行令附D		地方道	7/10
交安二種	一般国道 指定区間内				7/10 交安法 § 10D但、 同令 § 2の2	6.5/10 交安令附D		一般国道 指定区間内	2/3
	地方道			開発道路	7/10 道88 § D、同令 § 32D	6.5/10 道路法施行令附D		地方道	2/3
その他 管理	一般国道 指定区間内	1/2	道路法 § 50D		7/10 道88 § D、同令 § 31	6.5/10 道路法施行令附D		一般国道 指定区間内	7/10
	地方道	全額地方費	道路法 § 49	開発道路	7/10 道88 § D、同令 § 32D	6.5/10 道路法施行令附D		地方道	7/10
共同清 掃 備	一般国道 大臣施行				1/2 共同清法 § 22D			一般国道 大臣施行	1/2
	地方道				1/2 共同清法 § 22D 同令 § 7			地方道	1/2
雪 害	一般国道 大臣施行				8.5/10 道88 § D、同令 § 31	8.5/10 道路法施行令附D		一般国道 大臣施行	8.5/10
	地方道			開発道路	8.5/10 道88 § D、同令 § 32D	8.5/10 道路法施行令附D		地方道 開発道路	8.5/10
	" (除雪) " (凍雪害の防止、 防雪)			開発道路外 (除雪) " (凍雪害の防止、 防雪)	2/3 " " § 6 " "	2/3 6/10 雪害法附D "		除雪 防雪 凍雪害の防止	2/3 6/10 6/10

その他の特例

新 設 又は 改 築	一般国道知事施行	1/2	道路法 § 50D	奥地等産業開発道路 (特殊改良、交安事業 を除く。)	3/4 奥 § 5D、同令 § 4	6/10 奥法附D、同令附D		5.5/10	
	地方道	1/2	道路法 § 56	半島循環道路等 地方道	2/3 " "、" "	5.75/10 " "、" "	緊法附D、同令附D " "、" "	半島循環道路等 地方道 一部	1/2 5.5/10
				区画整理	2/3	緊 § 4、同令 § 4	5.75/10	緊法附D、同令附D	区画整理
		離島 一般国道 大臣施行							一般国道 大臣施行 (改築のみ)
	主要地方道等	3/4	離島法 § 9D表		6/10	離島法附則D		新設及び改築 (区画整理、 特殊改良、交安事業を除く) 主要地方道等 (離島架構 2/3) (一部 6/10)	5.5/10 2/3

特集／道路関係法律改正等の概要

平成五年度道路特定財源関係税制改正

建設省道路局道路総務課道路資金企画室

はろしあし

平成五年度は道路特定財源制度にとつてまさに記念すべき年となる。軽油引取税の税率引上げ、ガソリン税の国・地方の配分割合の変更等、その制度的拡充が、昭和五十四年度以来、実に一四年ぶりに行われることとなったのである。

一 道路特定財源制度

(1) 趣旨

道路特定財源制度とは、我が国の立ち遅れた道路を緊急に整備するため、道路を走行することにより便益を受ける者がその費用を負担する受益者負担、道路を損傷する者がその費用を負担する損傷者負担の基本理念のもと、自動車利用者からの

特別の負担（特定財源）を、これ以外の一般財源とともに道路整備に充当する制度である。

(2) 経緯

道路特定財源制度は、道路整備財源の安定的確保を図るため、昭和二九年度に揮発油税が特定財源化されたのを端緒とし、以降道路事業の拡大に伴いその他の諸税が創設され、現在、国分として三税（揮発油税、石油ガス税、自動車重量税）、地方分として五税（地方道路譲与税、石油ガス税、自動車重量譲与税、軽油引取税、自動車取得税）が特定財源とされている。これらの道路特定財源諸税は、石油ガス税を除き、五箇年計画の財源確保の観点から、昭和四九年度以降、本税率率をかさ上げた暫定税率を適用している（表1、図1）

(3) 根拠法令

揮発油税の全額及び石油ガス税の二分の一相当額については、道路整備緊急措置法により、国の特定財源とされている。また、地方道路譲与税、石油ガス譲与税及び自動車重量譲与税については、各譲与税法により、地方の特定財源とされており、軽油引取税及び自動車取得税については、地方税法により、地方の特定財源とされている。（地方道路譲与税とは、地方道路税「国税」として徴収され地方に譲与される財源である。）

なお、自動車重量税の国分については、他の七税が法律上道路整備のための特定財源とされているのに対し、法律上は一般財源とされている。しかし、同税がそもそも道路財源の不足に対する措置として創設されたこと及びその後の経緯等に鑑

年 度	道路整備五箇年計画	年 度	国の道路特定財源			地方の道路特定財源						
			揮発油税 (円税)	石油 ガス税 (円税)	自動車 重量税 (円税)	地方道路 譲与税 (円/リットル)	石油ガス 譲与税 (円/kg)	軽 引 取 得 税 (円/リットル)	自 動 車 取 得 税 (円/リットル)	自 動 車 重 量 譲 与 税 (円/kg)		
昭和29	第1次 29~33年度 2,600億円	昭和29	(円/リットル)	(円/kg)		(円/リットル)	(円/kg)	(円/リットル)	(%)			
30			(4月)13.0		(4月)2.0							
31			(8月)11.0[-2.0 -15.4%]					(6月)6.0				
32		第2次 33~37年度 1兆円	32				(4月)3.5[+1.5 75.0%]		(4月)8.0[+2.0 33.3%]			
33				(4月)14.8[+3.8 34.5%]								
34				(4月)19.2[+4.4 29.7%]					(4月)10.4[+2.4 30.0%]			
35			第3次 36~40年度 2兆1,000億円	35								
36					(4月)22.1[+2.9 15.1%]		(4月)4.0[+0.5 14.3%]		(4月)12.5[+2.1 20.2%]			
37												
38				第4次 39~43年度 4兆1,000億円	38							
39						(4月)24.3[+2.2 10.0%]		(4月)4.4[+0.4 10.0%]		(4月)15.0[+2.5 20.0%]		
40												
41	第5次 42~46年度 6兆6,000億円				41		(2月)5.0			(2月)5.0		
42						(1月)10.0[+5.0 100.0%]		(1月)10.0[+5.0 100.0%]				
43												
44		第6次 45~49年度 10兆3,500億円			44							
45						(1月)17.5[+7.5 75.0%]		(1月)17.5[+7.5 75.0%]				
46												
47			第7次 48~52年度 19兆5,000億円		47			(12月)			(7月)取得 価格の3%	
48						(4月)29.2	+4.9 [20.2%]	(5月)	(4月)5.3	+0.9 [20.5%]	(4月)5%	[+2%]
49					(7月)36.5	+7.3 [25.0%]	(5月)	(7月)6.6	+1.3 [24.5%]		(5月)	
50				第8次 53~57年度 28兆5,000億円	50							
51						(6月)45.6	+9.1 [24.9%]	(5月)	(6月)8.2	+1.6 [24.2%]		
52												
53	第9次 58~62年度 3兆2,000億円				53			(5月)				
54												
55												
56		第10次 63年度~平成4年度 5兆3兆円			56			(5月)				
57												
58												
59												
60												
61												
62			第11次 平成5年度~9年度 7兆6兆円	62			(4月)					
63												
平成1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
		平成1										
		2										
		3										
		4										
		5										
		6										
		7										
		8										
		9										

(注) (1) □は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率であり、暫定税率の適用期限は平成9年度末(自動車重量(譲与)税については平成10年4月末)である。
(2) 自動車重量税は、税収の1/4が自動車重量譲与税として市町村に譲与される。税率は、昭和49年度の改正では自家用自動車は、100%引上げ、営業用自動車は据置きとされた。昭和51年度の改正では、自家用乗用自動車は26.0%、営業用自動車は12.0%、それぞれ引き上げられた。
(3) 自動車取得税について、課税免税点は50万円(平成9年度末までの暫定措置)、営業用自動車、軽自動車の税率については3%に据置かれている。
(4) ○は暫定税率の延長が行われた年である。

図1 道路整備五箇年計画と道路特定財源拡充の経緯

表1 道路特定財源諸税一覧

税目	道路整備充当分	税率	平成5年度収 入(億円)	
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より 特定財源	全額 (昭和60年度より1/15を道路 整備特別会計に直入。昭和 63年度より1/4に拡大して いる。)	(暫定税率) 45.6円/ℓ [~H5.11.30] 48.6円/ℓ [H5.12.1~] (本法税率) 24.3円/ℓ	22,565 (22,910)
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地加に譲与される。)	(本法税率) 17.5円/kg	160 (144)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(3/4)の8割 (収入額の3/4は国の一般財 源であるが、税創設及び運 用の経緯から8割相当額は 道路財源とされている。)	[例]自家用乗用 (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本法税率) 2,500円/0.5t年	5,536
	計			28,261 (28,590)
地方	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額の全額 (揮発油税と併課される) [平成4年度まで] 64/100:都道府県及び指定市 36/100:市町村 [平成5年度] 62/100:都道府県及び指定市 38/100:市町村 [平成6年度以降] 43/100:都道府県及び指定市 57/100:市町村	(暫定税率) 8.2円/ℓ [~H5.11.30] 5.2円/ℓ [H5.12.1~] (本法税率) 4.4円/ℓ	3,822
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の1/2 :都道府県及び指定市	石油ガス税と同じ	160
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の1/4 :市町村	自動車重量税と同じ	2,301
	軽油引取税 昭和31年創設	全額 :都道府県及び指定市	(暫定税率) 24.3円/ℓ [~H5.11.30] 32.1円/ℓ [H5.12.1~] (本法税率) 15.0円/ℓ	10,243
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10:都道府県及び指定市 7/10:市町村	(暫定税率) 自家用は取得価格 の5% (本法税率) 取得価格の3%	6,385
	計			22,911
合計			51,172 (51,501)	

注) 1. 収入は平成5年度当初予算及び平成5年度地方財政計画による。なお、()書きは、決算調整額(収入の平成3年度決算額と平成3年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税については2年後に道路整備費に充当することとされている。)を含んだ額である。
2. 自動車重量税の税率は国分の8割相当額である。
3. 暫定税率の適用期限は平成9年度末(自動車重量税については平成10年4月末)である。

み、その八割相当額が道路整備費に充当されている。
また、税率については、本法税率は各税法または地方税法により設定され、暫定税率は租税特別措置法または地方税法附則により設定されている。
(4) 現状
第10次道路整備五箇年計画においては、実績で、国費の約九割、地方費の約四割が特定財源により賄われており、道路整備費の大きな部分を占めている。

(5) その他の特定財源
道路整備事業以外の公共事業のなかで、特定財源制度を採用している事業は、空港整備事業、都市計画事業、土地区画整理事業等があるが、事業費に占める特定財源の割合の大きい事業は空港整備事業のみである。
二 平成五年度道路特定財源関係
税制改正の概要
平成五年度税制改正においては、新たに策定さ

れる第11次道路整備五箇年計画の計画的な実施に必要な財源の確保を引き続き図るため、以下の措置を講ずることとされた。
① 揮発油税、地方道路税、自動車重量税、自動車取得税及び軽油引取税の暫定税率の適用期限(平成五年三月三十一日、自動車重量税については平成五年四月三〇日)を五年延長し
たうえで、
② 軽油引取税の暫定税率を一リットル当たり七・八円引き上げ、

③ 揮発油税の暫定税率を一リットル当たり三円引き上げ、地方道路税の暫定税率を一リットル当たり三円引き下げる。(結果的にガソリン税の税率は不変)

④ ②及び③の実施時期は平成五年一月一日とする。(平成五年一月三〇日まででは現行の暫定税率を適用)

区分	改正前	改正後	引上げ幅
揮発油税 (A)	45.6円/ℓ	48.6円/ℓ	3.0円/ℓ (6.6%)
地方道路税 (B)	8.2円/ℓ	5.2円/ℓ	△3.0円/ℓ (△36.6%)
ガソリン税 (A+B)	53.8円/ℓ	53.8円/ℓ	不変
軽油引取税	24.3円/ℓ	32.1円/ℓ	7.8円/ℓ (32.1%)

三 税制改正の背景及び経緯

(1) 道路特定財源拡充の必要性

生活大国の実現に向けて、今後とも道路整備を推進していくことが急務とされるなか、平成五年度税制改正においては、総投資規模七兆六千億円の第11次道路整備五箇年計画を着実に実施するための財源をどのようにして確保するのが大きな課題

であった。

いっぽう、好調な拡大を続けてきた日本経済は、平成三年のいわゆるバブル崩壊により停滞局面に入り、特定財源についても、くるま社会の成熟化もあって、これまでのような収税の伸びを見込めない状況にあった。

このような条件のもとで、第11次道路整備五箇年計画の財源を確保するためには、現下の厳しい財政事情のなかで、一般財源の投入拡大に限界があることから、道路整備による受益者である自動車利用者に応分の負担の増加を求めることがやむを得ないところであった。

(2) 当初の税制改正要望 (平成四年九月)

当初の九月の段階の税制改正要望では、一般財源の投入拡大がどの程度可能であるかについては、財政当局等の考え方を把握する必要があったため、いったん「暫定税率の適用期限の五年延長」のみの要望を提出した。

(3) 追加要望 (平成四年十一月)

その後財政当局との折衝を踏まえつつ、

① 道路特定財源諸税の税率は昭和五十四年度以降

据え置かれており、またガソリン税等の燃料課税は従量税というかたちをとっているため、所得や建設コストの上昇と同様な伸びが見込めないこと

② ガソリン税の税率に対し軽油引取税の税率

があまりに低水準であり、道路からの受益と負担の均衡をとる必要があること、またガソリン車からディーゼル車へのシフトが進行しNO_x排出等による環境問題の発生も指摘されていること

③ 収税の増加を道路整備に充てることにより、

国民生活の向上と経済の成長が見込まれること

等を総合的に勘案して、一月中旬に改めて、「揮発油税の税率を五円/ℓ、軽油引取税の税率を一〇円/ℓ引き上げる」旨の税制拡充の追加要望を提出した。

この税制改正要望に対しては、これによって税負担が重くなるとする関係業界等の反対があったが、全国の地方公共団体(四六道府県、三、二三四市町村)から、第11次道路整備五箇年計画七兆六千億円の満額確保が必要であり、そのための財源の確保・充実とする意見書も提出されており、道路整備への期待と財源拡充への熱意を各方面に印象づけることとなった。

(4) 最終案 (平成四年二月)

その後、上記の税制改正要望について、様々な議論がなされた結果、平成四年一月、自民党の平成五年度税制改正大綱において、

① 道路特定財源諸税の暫定税率の適用期限を五年延長すること

② 軽油引取税の暫定税率を七・八円／ℓ引き上げる

③ 揮発油税の暫定税率を三円／ℓ引き上げ、地方道路税の暫定税率を三円／ℓ引き下げること（結果的にガソリン税の税率は不変）

④ ②及び③の実施時期は平成五年一月一日とすること

これが決定された。これは、第11次道路整備五箇年計画の計画的な実施に必要な財源を確保するため、国民生活に与える影響を考慮するなかで、ガソリンと軽油の税負担格差の縮小にも配慮して、自動車利用者の負担の公平を図ることとしたものである。

今回の税制改正により、ガソリン税と軽油引取税の税率差は一リットル当たり二九・五円から二一・七円に、税率比は二・二倍から一・七倍に縮小されることとなった。

(5) 法律の成立及び施行

平成五年二月二日には租税特別措置法の一部を改正する法律案が、五日には地方税法等の一部を改正する法律案がそれぞれ閣議決定された。

その後、国会に提出され、両法律案とも、国会の審議を経て、三月二十九日に成立し、四月一日に施行された。

(6) 地方道路譲与税の譲与割合の変更

今回の税制改正において、地方道路税の税率が

八・二円／ℓから五・二円／ℓに変更されることとなったが、それに伴い、地方道路譲与税として都道府県または市町村に譲与する際の譲与割合も以下のように変更されることとなった。（指定市は都道府県に含み、特別区は市町村に含む。以下同じ。）

譲与割合を変更するに当たっては、譲与割合を税制改正の前後で同じとした場合には市町村が減少することとなるため、市町村について税制改正以前の水準が確保されるように、市町村への譲与割合を大きくして設定している。

区分	平成4年度 まで	平成5年度	平成6年度 以降
都道府県	64	62	43
市町村	36	38	57
計	100	100	100

おわりに

第11次道路整備五箇年計画においては、一般財源の投入を拡大することはもとよりであるが、厳

しい財政状況のなかではその拡大に限界があり、道路特定財源制度の拡充が必要となったものである。

関係各位におかれても、道路財源をめぐる諸問題に関して、これまで以上のご支援とご協力をお願いする次第である。



特集／道路関係法律改正等の概要

「一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令」について

道路法令研究会

一 概要

一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令（平成五年政令第三百三十六号）は、平成五年四月一日公布され、同月八日から施行された。

一般国道の管理については、道路法第一三条第一項（参考参照）により政令で指定する区間内については建設大臣が行い、その他の部分については都道府県知事がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行うこととされており、本政令は建設大臣が管理を行う区間を定めた政令である。

この指定区間制度は、道路法施行当時においては国道の管理を原則として都道府県知事に機関委

任する形態をとっていたのであるが、昭和三十三年の道路法の改正により、一級国道については必要に応じて国が自ら管理を行うことができることになり、さらに、昭和三十九年の改正により一級国道、二級国道の区別を廃止したため一般国道の管理体制は、国が自ら管理を行う区間（指定区間）とそれ以外の区間（指定区間外）におけるものと二つに分かれることとなったものである。

道算格（一般国道の路線を指定する政令の改正）により一般国道となった路線について新たに指定区間とするもの、②既存の指定区間を延伸するもの、③起終点地番の改正等形式的なもの、の三つに分かれるものである。

それぞれの改正点は後に掲載する新旧対照条文を参照されたいが、上記の①及び②の詳細については表1を参照されたい。

本改正により指定区間の延長は二〇、四七〇・七kmとなり、全一般国道のうち約四〇・七%を占めることとなった。

二 今回改正の内容

(1) 概要

今回の改正は、大きく分けて①昨年行われた国

表 1

路線名	区 間	所在都道府県名	今回指定延長(km)	今回指定供用延長(km)
23号	豊橋市内	愛知県	2.4	2.4
153号	飯田市内	長野県	0.3	0.3
201号	福岡県田川郡糸田町～同郡香春町	福岡県	9.1	9.1
202号	福岡市内	福岡県	9.8	9.8
357号	川崎市内	神奈川県	0.8	0
409号	川崎市内	神奈川県	8.0	8.0
466号	東京都世田谷区～横浜市	東京都及び神奈川県	16.6	16.6
468号	八王子市～埼玉県比企郡川島町	東京都及び埼玉県	50.0	0
470号	高岡市～小矢部町	富山県	13.6	0
474号	飯田市～長野県下伊那郡上村及び静岡県磐田郡水窪町内	長野県及び静岡県	13.6	0
475号	豊田市～瀬戸市	愛知県、岐阜県及び三重県	3.2	0
478号	土岐市～関市及び三重県員弁郡北勢町～四日市市	三重県	27.3	0
481号	綾部市～京都府久世郡久御山町	京都府	39.9	0
483号	泉佐野市内	大阪府	14.4	0
497号	兵庫県朝来郡和田山町～同郡山東町	兵庫県	77.0	15.6
506号	同県水上郡青垣町～同郡春日町	兵庫県	1.6	0
	福岡市～前原市、佐賀県東松浦郡浜玉町～唐津市及び佐世保市～武雄市	福岡県、佐賀県及び長崎県	6.3	0
	沖縄県島尻郡豊見城村～同県中頭郡西原町	沖縄県	24.4	0
	小 計		14.1	7.9
	北 海 道 分 合 計		7.2	0
			27.5	22.1
			12.1	0
			379.2	91.8
			541.4	411.4
			920.6	503.2

(参考) 一般国道現道延長に占める指定区間比率 単位: km

一般国道延長(A)	既指定区間延長	今回追加区間延長	今回追加後指定区間延長(B)	(B)/(A) (%)
50,314.0	(19,474.4) 19,550.1	(503.2) 920.6	(19,977.6) 20,470.7	40.7

(注) 1. 上段()内書きで、供用済み延長である。
2. 一般国道延長は昇格国道を含むため概算である。既指定区間延長はH5.3月末現在である。

参考 道路法第二三条第一項

(国道の維持、修繕その他の管理)

第一三条 前条に規定するものを除く外、国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九七号)第二条第二項に規定する災害復旧事業(以下「災害復旧」という。)その他の管理は、政令で指定する区間(以下「指定区間」という。)内については建設大臣が行い、その他の部分については都道

府県知事とその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

(2) 今回改正路線の内容

① 「一般国道二三号」

本路線は、豊橋市から三河湾及び伊勢湾沿岸の諸都市を経て、伊勢市に至る総延長一九・四kmの中部地方南部における重要な幹線道路である。

本路線のうち、起点側の豊橋市大山町から

③ 「一般国道二〇一号」

本路線は、福岡市から福岡県京都郡苅田町に至る総延長六二・四kmの九州北部における重要な幹線道路である。

本路線のうち福岡市博多区から福岡県田川郡糸田町までの間四一・六km及び同郡香春町から行橋市までの間一四・〇kmの計五五・

② 「一般国道一五三号」

同市前芝町までの間七・二km及び西尾市中原町から伊勢市宇治今在家町までの間一三九・七kmの計一四六・九kmは既に指定区間として指定済みである。
今回は豊橋市大山町から同市大崎町までの間二・四kmについて、改築工事が完了するため指定区間に編入するものである。

本路線は、名古屋市から飯田市を経て塩尻市に至る総延長二二二・九kmの中部地方内陸部における重要な幹線道路である。
本路線のうち名古屋市天白区から愛知県北設楽郡稲武町大字稻橋までの間六三・八km及び同町大字大野瀬から飯田市鼎名古熊までの間四七・六kmの計一一・四kmは既に指定区間として指定済みである。

今回は飯田市鼎名古熊から同市八幡町までの〇・三kmについて改築工事が完了するため指定区間に編入するものである。

六kmは既に指定区間として指定済みである。

今回は福岡県田川郡糸田町から同郡香春町までの間九・一kmについて改築工事が完了したため指定区間に編入するものである。(なお、起点部及び終点部においてバイパスが完成したためそれぞれの地番を変更するものとする。)

④ 「一般国道二〇二号」

本路線は、福岡市から伊万里市を経て長崎市に至る総延長二一〇・四kmの九州北部における重要な幹線道路である。

本路線のうち福岡県西区から佐世保市までの九〇・九kmは既に指定区間として指定済みである。

今回の福岡市博多区から同市西区までの間九・八kmについて一連のバイパスが完成し交通の流れが転換されたため、従来の福岡市道を一般国道二〇二号の指定区間として編入し、二〇二号の福岡市管理となっていた区間を福岡市道とするものである。

⑤ 「一般国道三五七号」

本路線は、千葉市から東京湾沿岸の諸都市を経て横須賀市に至る総延長一六〇kmの首都圏沿岸部における重要な幹線道路である。

本路線のうち起点である千葉市稲毛海岸から東京都大田区までの間四三・六km、川崎市

川崎区から横浜市鶴見区までの間五・八km、横浜市鶴見区から同市中区までの間二・七km及び同市磯子区から横須賀市までの間九・三kmの計六一・四kmは既に指定区間として指定済みである。

今回は、区域の決定がなされた川崎市川崎区内の〇・八kmを指定区間に編入するものである。

⑥ 「一般国道四〇九号」

本路線は、川崎市から木更津市、茂原市等を経て成田市に至る総延長約一一五kmの首都圏における重要な幹線道路である。

本路線のうち起点側の川崎市川崎区から木更津市までの間一九・五kmは既に指定区間として指定済みである。

今回は川崎市川崎区浮島町から同区旭町までの間八・〇kmについて指定区間として編入し、直轄管理とするものである。

⑦ 「一般国道四六六号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四六六号となる通称「第三京浜道路」と呼ばれている東京都世田谷区から横浜市に至る総延長約一八kmの首都圏における重要な幹線道路である。

今回、当該路線を指定区間に編入しようとするものであるが、今年度は現在日本道路公

団が管理している有料道路部分、東京都世田谷区から横浜市保土ヶ谷区までの間一六・六kmについて編入するものとする。

⑧ 「一般国道四六八号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四六八号として路線番号の整理を行った路線であり、通称「首都圏中央連絡道」と呼ばれている総延長約二七〇kmの首都圏を環状する重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従来一般国道一六号のバイパスとして工事を行っていた八王子市から埼玉県比企郡川島町までの間五〇・〇kmである。

⑨ 「一般国道四七〇号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四七〇号として路線番号の整理を行った路線であり、通称「能越自動車道」と呼ばれている総延長約一〇〇kmの北陸地方における重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従来一般国道一五六号のバイパスとして工事を行っていた小矢部市から高岡市までの間一三・六kmである。

⑩ 「一般国道四七四号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四七四号として路線番号の整理を行っ

た路線であり、通称「三遠南信自動車道」と呼ばれている総延長約一〇〇kmの中部地方内陸部における重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従来一般国道一五二号のバイパスとして工事を行っていた飯田市から長野県下伊那郡上村までの間一三・六km及び静岡県磐田郡水窪町内の三・二kmの計一六・八kmである。

⑪ 「一般国道四七五号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四七五号として路線番号の整理を行った路線であり、通称「東海環状自動車道」と呼ばれている総延長約一六〇kmの中部地方を環状する重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従来一般国道一五五号のバイパスとして工事を行っていた豊田市から瀬戸市までの間二七・三km、従来一般国道二二号のバイパスとして工事を行っていた土岐市から関市までの間三九・九km及び従来一般国道二五八号のバイパスとして工事を行っていた三重県員弁郡北勢町から四日市市までの間一四・四kmの計八一・六kmである。

⑫ 「一般国道四七八号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四七八号として路線番号の整理を行っ

た路線であり、通称「京都縦貫自動車道」と呼ばれている総延長約一〇〇kmの近畿地方北部における重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従来一般国道九号のバイパスとして工事を行っていた綾部市から京都府久世郡御山町までの間七七・〇kmである。

⑬ 「一般国道四八一号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四八一号として路線番号の整理を行った路線であり、通称「関西新空港連絡道路」と呼ばれている総延長約四・八kmの新空港と高速自動車国道を連絡する重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従来一般国道二六号の一部として工事を行っていた関西国際空港から泉佐野市高松南二丁目までの間一・六kmである。

⑭ 「一般国道四八三号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四八三号として路線番号の整理を行った路線であり、通称「北近畿豊岡自動車道」と呼ばれている総延長約六〇kmの近畿地方北部における重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従来一般国道四二七号のバイパスとして調査を

行っていた兵庫県朝来郡和田山町から同郡山東町までの間六・三km及び従来一般国道九号のバイパスとして工事を行っていた兵庫県水上郡青垣町から同郡春日町までの間二四・四kmの計三〇・七kmである。

⑮ 「一般国道四九七号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道四九七号として路線番号の整理を行った路線であり、通称「西九州自動車道」と呼ばれている総延長約一五〇kmの九州地方西部における重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従来一般国道二〇二号のバイパスとして工事を行っていた福岡市西区から前原市までの間一四・一km、佐賀県東松浦郡浜玉町から唐津市までの間七・二km及び一般国道三五号のバイパスとして工事を行っていた佐世保市から武雄市までの間二七・五kmの計四八・八kmである。

⑯ 「一般国道五〇六号」

本路線は、平成五年四月一日から新たに一般国道五〇六号として路線番号の整理を行った路線であり、通称「那覇空港自動車道」と呼ばれている総延長約二〇・〇kmの那覇空港と高速自動車国道を連絡する重要な幹線道路である。

今回指定区間政令の整理を行う区間は、従

来一般国道三三二九号のバイパスとして工事を行っていた沖縄県島尻郡豊見城村から同県中

頭郡西原町までの間二・一kmである。

一般国道の指定区間を指定する政令の一部を改正する政令案 新旧対照条文

○一般国道の指定区間を指定する政令（昭和三十三年政令第百六十四号）（傍線部分は改正部分）

改正案		現行	
別表	路線名	別表	路線名
一 十三号	略	一 十三号	略
十四号	東京都中央区日本橋から千葉市中央区登戸一丁目十九番九まで（東京都江戸川区松島一丁目二千五百四十五番から市川市八幡一丁目五百四十八番一、船橋市本町三丁目二千三百十五番八及び習志野市谷津町二丁目三百二十九番を経て千葉市花見川区幕張本郷一丁目三十六番四までを除く。）	十四号	東京都中央区日本橋から千葉市登戸一丁目十九番九まで（東京都江戸川区松島一丁目二千五百四十五番から市川市八幡一丁目五百四十八番一、船橋市本町三丁目二千三百十五番八及び習志野市谷津町二丁目三百二十九番を経て千葉市幕張本郷一丁目五十八番の一までを除く。）
十五号	略	十五号	略
十六号	横浜市西区桜木町七丁目四十一番三から富津市富津字東町千五百三番の一まで（大宮市大字西遊馬字高木二千二百四十番二から同市三橋五丁目六百四十五番一まで、千葉市稲毛区天台六丁目百八十一番五から同市中央区登戸一丁目十九番九まで及び同区寒川町一丁目七十九番六から同区蘇我町一丁目四十八番一までを除く。）及び横須賀市走水二丁目十六十九番一から横浜市西区桜木町七丁目四十一番三まで	十六号	横浜市西区桜木町七丁目四十一番三から富津市富津字東町千五百三番の一まで（大宮市大字西遊馬字高木二千二百四十番二から同市三橋五丁目六百四十五番一まで、千葉市天台町百八十一番五から同市登戸一丁目十九番九まで及び同市寒川町一丁目七十九番六から同市蘇我町一丁目四十八番の一までを除く。）及び横須賀市走水二丁目十六十九番一から横浜市西区桜木町七丁目四十一番三まで
十七号	略	十七号	略
二十一号	略	二十一号	略

二十三号	豊橋市大崎町字伊豆沢四十五番一から同市前芝町字字塚一丁一番四まで及び西尾市中原町東田二十四番二から伊勢市宇治今在家町字作楽百二十番一まで
二十四号 、 二十九号	略
三十号	岡山市東中央町千二番から高松市中新町十四番まで（玉野市築港一丁目自五千九百六十三番一十五から高松市北浜町六番の一までを除く。）
三十一号 、 四十一号	略
四十二号	浜松市篠原町字札木前一万七千九百九十八番一から和歌山市小松原通一丁目一番まで（湖西市白須賀字宿南千五百六十番一から伊勢市通町字眞孤原八十二番一まで及び和歌山市堀止西一丁目自二千五百五十番六から同市堀止西一丁目自十五番一までを除く。）
四十三号 、 五十号	略
五十一号	千葉市中央区中央一丁目自六番十から水戸市三の丸一丁目自十一番まで
五十二号 、 五十六号	略
五十七号	大分市中央町四丁目自十番から熊本県宇土郡三角町三角浦字首人千五百五十九番四十三まで及び島原市湊町四番から長崎市江戸町一番一まで
五十八号 、 百八号	略
	山形市飯田西四丁目自四百四十一番五から鶴岡市大字文下字広野一十番一まで（山形県西村山郡西川町大字月山沢字千野二百四十一番二百六十八から同町大字月山沢外三字月山外十八国有林百十六林班く小坂、同町大字月山沢外三字月山

二十三号	豊橋市大山町字五分取三番一から同市前芝町字字塚一丁一番四まで及び西尾市中原町東田二十四番二から伊勢市宇治今在家町字作楽百二十番一まで
二十四号 、 二十九号	略
三十号	岡山市東中央町千二番から高松市中新町十四番まで（玉野市築港一丁目自七千三百五十二番一から高松市北浜町六番の一までを除く。）
三十一号 、 四十一号	略
四十二号	和歌山市小松原通一丁目一番から津市丸之内二百五十二番九まで（和歌山市堀止南ノ丁一十番六から同市堀止南ノ丁八番九までを除く。）
四十三号 、 五十号	略
五十一号	千葉市中央一丁目自六番十から水戸市三の丸一丁目自十一番まで
五十二号 、 五十六号	略
五十七号	大分市中央町四丁目自十一番から熊本県宇土郡三角町三角浦字首人千五百五十九番四十三まで及び島原市湊町四番から長崎市江戸町一番一まで
五十八号 、 百八号	略
	山形市飯田西四丁目自四百四十一番五から鶴岡市道形町一十番七まで（山形県西村山郡西川町大字月山沢字千野二百四十一番二百六十八から同町大字月山沢外三字月山外十八国有林百十六林班く小坂、同町大字月山沢外三字月山外十八国

百十七号	外十八国有林百十二林班ろ小班、同県東田川郡朝日村大字田麦俣字六十里山国有林七十五林班ろ小班、同村大字田麦俣字六十里山国有林七十五林班に小班、同村大字田麦俣字六十里山国有林七十二林班れ小班、同村大字田麦俣字六十里山国有林七十二林班に小班及び同村大字田麦俣字六十里山国有林七十一林班に小班を経て同村大字田麦俣字清水尻九十一番までを除く。
百十三号	新潟市本町通七番町千五百四十四番の二から同市万代三丁目千四百五十三番四まで及び新潟県岩船郡荒川町大字坂町字笹谷三千五百一十八番三から南陽市赤湯字川尻、千九百七十七番の一まで
百十六号 百二十一号	略
百二十六号	東金市大字台方字五根倉十二十六番一から千葉市中央区中央二丁目六番十まで
百二十七号	略
百二十八号	東金市大字台方字五根倉十二十六番一から千葉市中央区中央二丁目六番十まで (東金市大字台方字五根倉十二十六番一から同市東金千三百四十一番を経て同市大字台方字小弥勒前二千七十五番までを除く。)
百三十八号 百四十一号	略
百五十三号	名古屋市天白区植田西三丁目千二百二十四番から愛知県北設楽郡稱武町大字稱橋字寺下九番七まで及び同町大字大野瀬字猫ノ平二十三番一から飯田市八幡町四百七十五番一まで
百五十五号 百八十五号	略
百八十八号	岩園市麻里布町一丁目十三番六から下松市大字末武中文字久保田六十三番一まで
百九十号 二百号	略

百十七号	有林百十二林班ろ小班、同県東田川郡朝日村大字田麦俣字六十里山国有林七十二林班ろ小班、同村大字田麦俣字六十里山国有林七十五林班れ小班、同村大字田麦俣字六十里山国有林七十二林班れ小班、同村大字田麦俣字六十里山国有林七十二林班に小班及び同村大字田麦俣字六十里山国有林七十一林班に小班を経て同村大字田麦俣字清水尻九十二番までを除く。
百十三号	新潟市本町通七番町千五百四十四番の二から南陽市赤湯字川尻、千九百七十七番の一まで
百十六号 百二十一号	略
百二十六号	東金市大字台方字五根倉十二十六番一から千葉市中央区中央二丁目六番十まで
百二十七号	略
百二十八号	東金市大字台方字五根倉十二十六番一から千葉市中央区中央二丁目六番十まで (東金市大字台方字五根倉十二十六番一から同市東金千三百四十一番を経て同市大字台方字小弥勒前二千七十五番までを除く。)
百三十八号 百四十一号	略
百五十三号	名古屋市天白区植田西三丁目千二百二十四番から愛知県北設楽郡稱武町大字稱橋字寺下九番七まで及び同町大字大野瀬字猫ノ平二十三番一から飯田市則名古熊二千五百六番一まで
百五十五号 百八十五号	略
百八十八号	徳山市辻町六十一番から岩園市麻里布町一丁目十四番の六まで
百九十号 二百号	略

二百一十号	福岡市東区松島五丁目九区五番一から福岡県京都郡荊田町大字「崎字五ノ坪」二百三十番一まで
二百一十号	福岡市博多区堅粕一丁目六十七番から佐世保市田の浦町五番十二まで
二百三十三号	略
二百五十五号	佐世保市大塔町六番一から長崎県東彼杵郡東彼杵町大字彼杵宿郷字江頭七百六十番の五まで
二百八十八号 二百三十号	略
三百二十一号	那覇市奥武山町五十一番から名護市字「見スキング」二百四十一番まで
三百二十二号	略
三百五十七号	千葉市美浜区稲毛海岸五丁目一番の四百二十四から東京都大田区羽田空港「三丁目南側地」先まで、川崎市川崎区浮島町東側地先から同町西側地先まで、同区東扇島一十三番一から横浜市内鶴見区扇島七番まで、同区大黒ふ頭十五番一から同市中区本牧ふ頭七番まで及び同市磯子区新杉田町八番一から横須賀市夏島町地先まで
四百九号	川崎市川崎区旭町「丁目」番一から大更津市永井作字鶴島前二百八十三番の三まで
四百六十六号	東京都世田谷区上野毛「丁目」番一から横浜市保土ヶ谷区岡沢町百十四番三まで
四百六十八号	八王子市南浅川町「千七百九十九番一」から埼玉県比企郡川島町大字中山字蛭田百八十一番一まで
四百七十号	高岡市池田五十四番から小矢部市水島「千四百四十九番一」まで

二百一十号	福岡市博多区千代三丁目二十六番から福岡県田川郡糸田町字和田雑餉塚百六十九番一まで及び同郡香春町大字香春字唐川百六十七番の一から行橋市行事四丁目八百六十九番の一まで
二百一十号	福岡市西区姪の浜五丁目三十八番一から佐世保市早岐町九百五十三番まで
二百三十三号	略
二百五十五号	佐世保市田の浦町五番四十から長崎県東彼杵郡東彼杵町大字彼杵宿郷字江頭七百六十番の五まで
二百八十八号 二百三十号	略
三百三十一号	沖縄市照屋一丁目二十九番から那覇市垣花町八番七まで
三百三十二号	略
三百五十七号	千葉市稲毛海岸五丁目一番の三から東京都大田区羽田空港「三丁目南側地」先まで、川崎市川崎区東扇島一十三番一から横浜市内鶴見区扇島七番まで、鉾区大黒ふ頭十五番一から同市中区本牧ふ頭七番まで及び同市磯子区新杉田町八番一から横須賀市夏島一先まで
四百九号	川崎市川崎区浮島町四百八十番から大更津市永井作字鶴島前二百八十三番の三まで

四百七十四号	飯田市上久堅三千九百五十七番八から長野県下伊那郡上村字西山百二十八番イ一まで及び静岡県磐田郡水窪町奥領家五千五百六十四番一から同町奥領家五千十一番まで
四百七十五号	豊田市琴平町宮久後六百八十五番一から瀬戸市上宮野町千六百十二番一まで、土岐市土岐津町土岐口字西山千二百九十九番二十三から関市広見字昭和新田千四百五十二番一まで及び三重県員弁郡北勢町大字阿下葛字樋之口百二十五番から四日市市北山町字中の山千九百九番の五まで
四百七十八号	綾部市七百石町中溝十三番から京都府久世郡久御山町大字森小字中内七十六番一まで
四百八十一号	泉佐野市りんくう往来北一番から同市高松南一丁目六千五百五十三番まで
四百八十三号	兵庫県朝来郡和田山町市御堂字ワタシ二十番の一から同郡山東町一品字花ノ木三十六番まで及び同県水上郡青垣町遠阪字桑垣千八百八番一から同郡春日町七日市八百七番まで
四百九十七号	福岡市西区拾六町一丁目二百五十番八から前原市大字東字東ノ前五百四番一まで、佐賀県東松浦郡浜玉町大字大江字大江前二百八十番から唐津市柏崎字横枕千四十一番まで及び佐世保市千尽町一番五から武雄市東川登町大字袴野字宮市一万百四十七番一まで
五百六号	沖縄県島尻郡豊見城村字名嘉地屋無垣原百三十七番の三から同県中頭郡西原町字池田我喜又四百十二番一まで



都道府県道の路線認定基準について

(その5)

建設省道路局路政課総務係

四 路線認定基準について

(五) 第四 路線の連絡方法の標準について

昭和十九年旧基準	昭和四十六年現行基準
	<p>八 地方開発のために特に必要な道路の連絡は次のとおりとする。</p> <p>(一) 第三の一に規定する地方開発路線は、主要地、主要港、主要停車場、高速自動車国道、国道又は主要な都道府県道を終点とする。</p> <p>(二) 第三の二(一)及び(二)に規定する地方開発路線は、原則として交通上の拠点となる地点を終点とする。</p> <p>(三) 第三の二(三)に規定する地方開発路線は、国道等を終点とする。</p> <p>四 第三の二(四)に規定する</p>

地方開発路線は市町村の中心部を終点とする。

⑨ 八について

八は地方開発路線の連絡方法の標準を定め
たものである。

(一)は第三の一に規定する路線の終点を定め
たものであるが、当然に開発地等を起点とし、
高速自動車国道、一般国道等を終点としている。

(二)は環状線、離島・半島路線の連絡方法で
あるが、これらについては明確な起終点の
ルールを定めることは困難なため原則として
交通上の拠点を終点とする、とだけ定めてい
る。これらは認可の審査において判断すべき
事項であろう。

(三)は豪雪地帯対策地帯特別措置法関係の路
線の連絡方法であるが、認定の目的が雪に閉
ざされる地域における生活確保のための路線
であるので国道等を終点としている。

(四)は二〇〇戸ないし五〇〇戸の集落と中心
部を連絡する路線についても、(三)と同様に市
町村の中心地を終点としている。

今回追加しようとしているIC連絡の路線
の連絡方法についての現在の案は、「ICを
起点とし、連絡する一般国道又は都道府県道
を終点とする」ことを予定しており、また、
図1のようにICから両方向に連絡する路線
がある場合はその双方を一本の県道認定が出
来ることを予定している。(この場合の起終
点についてはどちらでもよいと思われる。)

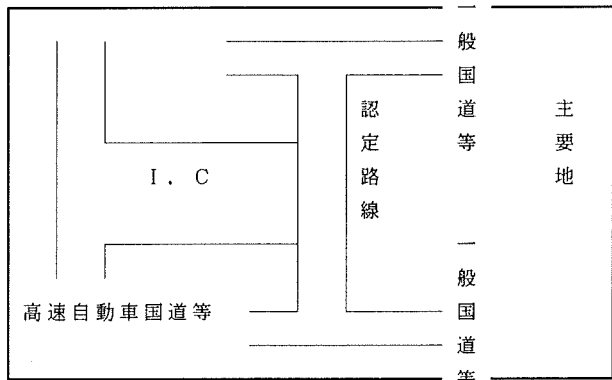


図1 IC—一般国道等（両方向）（六号該当）

(六) 第五 路線の起終点のとり方について

<p>昭和十九年旧基準</p>	<p>四 路線の起終点の取り方 (一) 主要地については、起終点を次の通りとする。 1 主要地内で認定路線が国道又は都道府県道に取り付く場合はその交点とする。</p>
<p>昭和四十六年現行基準</p>	<p>第五 路線の起終点のとり方 一 主要地を路線の起終点とする場合は、原則として主要地内の国道又は都道府県道の交点を起終点とする。 なお、主要地内に国道又は都道府県道がいくつかある場合は、交通上より重要な路線の交点を起終点とする。</p>

<p>2 主要地外で認定路線が国道又は都道府県道に取り付く場合は、その主要地の交通上の中心地点とする。 国道又は 都道府県道</p>	<p>3 大都市でその都市内にくくつかの重要な道路のある場合は、図の通り甲又は乙の認定路線を重要道路の交点を通過して延長してもよい。 国道又は 都道府県道</p>
<p>4 主要地であって、その区域内に国道又は都道府県道のない場合は、その主要地の交通上の中心地点とする。 (二) 港湾については起終点を次の通りとする。 1 商港の場合は、税関、港務所、乗降客待合所等の出入口前又は港湾区域内の交通上の中心地点とする。 2 漁港の場合は、原則として荷揚場前とする。 (三) 飛行場の場合は、飛行場区域の出入口前とする。 四 停車場の場合は、駅の出入口前とする。 (四) 観光地にあつては原則として定期バスの発着地点とするが、幅員、曲線、ターミ</p>	<p>二 主要港又は主要停車場を路線の起終点とする場合は、原則としてこれらの施設の管理区域の出入口前を起終点とする。 ただし、税関、港務所、旅客待合所等の出入口前又は管理区域内の交通上の中心地点を起終点とする必要がある場合はこの限りでない。</p>

ナル等の関係で乗用自動車しか交通出来ない場合は、その交通可能な限度まで延長することが出来る。但し通側四の場合には本項の規定によらないことが出来る。

四 高速自動車国道、国道又は都道府県道を起終点とする場合は、原則として最初に達した道路の交点を起終点とするが、その先に交通上より重要な又は密接な関係にある道路がある場合は、当該道路の交点を起終点とすることが出来る。

六 四号及び六号該当の路線はトラックの交通可能な地点とする。但し通側四の但書の場合には本項によらないことが出来る。

本規定は起終点を例えば主要地のなかで具体的にどのポイントにするかという規定である。

一 については、主要地を起終点とする場合は主要地内の一般国道等のポイントをとることを定めているが、そのポイントが数カ所ある場合はより重要なポイントをとることを定めている。

具体的な認定を行う場合にはひとつの主要地において交通の結節点を定めておき、そこに起終点を集めることが便利であると思われる。(若干の重用はこの場合にはしかたない

と考える。)

二については主要港、主要停車場を起終点とする場合であるが、これらの場合は当該施設の管理区域の出入口前をとることとしている。

三も同様で主要な観光地をとる場合は自動車交通可能な地点で観光施設の管理区域の出入口前を起終点とすることとしている。

四は、ポイントと道路を連絡する場合の起終点のとり方であり、原則として最初に達した道路の交点とするが、他に重要な交点が存在する場合にはこの限りでないこととしている。

この「他に重要な交点」の判断が認定の審査において迷うところであり、具体的に何をもって判断するのか困難である。目安としては、都道府県道より一般国道、一般国道より高速自動車国道が重要なポイントとなるのは当然であり、一般国道のなかでも指定区間の元一級国道等は道路網の上からも「背骨」と考えられるため終点とするには妥当なポイントと考えられる。

(七) 第六 路線名のつけ方

<p>昭和二十九年旧基準</p> <p>三 路線名のつけ方 路線名は原則としてその路線の起点と終点の名称(原則として市町村名又は停車場等の名称とするが、紛わしい場合には字名等を用いてもよい。)を起終点の順に呼称するが、他に紛わしい路線のある場合は中間に更に一つの経過地の地名を挿入する。 又路線の起終点の採り方は次の通りとする。</p>	<p>昭和四十六年現行基準</p> <p>第六 路線名のつけ方 路線名は原則として路線の起点と終点の名称(主要地は市名又は町名、主要港等は港名等、主要な観光地は公園名又は観光施設名、その他は村名又は字名)を起終点の順に呼称するもの(と)し、同一名称の路線が別にある場合は起終点の中間に経過地の地名を挿入する。</p>
<p>1 主要地と主要地とを連絡する場合は、人口の多い主要地を起点とする。</p> <p>2 主要地と主要港、主要停車場又は主要な観光地とを連絡する場合は、主要地を起点とする。</p> <p>3 主要港と主要停車場又は主要な観光地とを連絡する場合は、主要港を起点とする。</p> <p>4 主要停車場と主要な観光地とを連絡する場合は、主要停車場を起点とする。</p> <p>5 四号該当の路線は原則としてトラックの交通可能の程度の地点を起点とする。</p> <p>6 五号該当の路線は主要地等を起点とする。但しこの場合起終点が同一の市町村ならば路線名は「〇〇停車場線」「〇〇港線」「〇〇公園線」という</p>	<p>注一 五号該当路線のうち、主要港、主要停車場又は主要な観光地を起点とする路線であって起終点が同一市町村内となる場合は「〇〇港線」、「〇〇停車場線」、「〇〇公園線」等の呼称し、起終点が異なる市町村とある場合は必要に応じて終点の村名又は字名を挿入することができる。</p> <p>注二 高速自動車国道等のインターチェンジに連絡する路線の場合は、インターチェンジの名称により「〇〇インター線」とすることができる。</p>

(主要地と国道又は都道府県一園線)等の呼称し、起終点が道との連絡路線にはこの場合に該当するものはない。)

7 六号該当の路線は5に準ずる。

注一 高速自動車国道等のインターチェンジに連絡する路線の場合は、インターチェンジの名称により「〇〇インター線」とすることができる。

路線名のつけ方は、「原則として」路線の起点と終点の名称を起終点の順に呼称し同一名称の路線が別にある場合は起終点の中間に経過地の地名を挿入することとしている。

特例として、ポイントと道路を連絡する路線は「〇〇港線」「〇〇インター線」等の名称にすることができ。

以上が都道府県道を認定する場合の路線名のつけ方であるが、路線名は一般利用者に対し影響を与える部分が多くできるだけ便利なものにする必要があると考えている。

何度も述べているが、最近では都道府県道の名称を標識で表すことが多く、初めて行った土地においてはこの標識を頼りにドライブすることが多い。その際に路線の名称が大字、小字名を使用しているとなかなか初めての人間には分かりにくいものである。しかし一方では、主要地の名称を単純に使用しただけではその主要地の範囲が相当に広い場合等はまたわかりずらくなってしまうことがある。

今回の改正においては、こういった場合におい

各道路管理者において柔軟に対応できるように改正を考えている。

各道路管理者においても何かの機会をみつけて路線名についての検討会議を実施し、変更すべき路線名称があれば変更することが望ましいのではないかと考える。(なお、路線の実体に変更がなく路線名だけを変更するのであれば、「路線認定、区域決定及び供用開始等の取扱について」(昭和二九年一月一七日建設省道発第四一六号道路局長通達)五により建設大臣の認可は必要ないものである。

五 終わりに

今回まで五回にわたり、認定基準等の解説をしてきたところであるが、本基準の改正が現在のところ、諸般の事情により遅れているところである。新年度早々には新基準が通達される予定であるので、改正点の解説は別稿に譲ることとし、ひとまず今回で連載を終了することとする。

最初にも断ったところではあるが、本解説はあくまでも個人の見解であるので、これら以外にも基準の解釈によって認定の可能性があり得るので、気軽に本省路政課総務係と打ち合わせをされるべきと考えているところである。

(おわり 担当高鍋 誠治)

◇ 投 稿 歓 迎 ◇

本誌は、平成二年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五―一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ち申し上げます。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

道路審議会の諮問について

建設省道路局企画課駐車場整備調整官 鈴木 克宗

一 諮問内容

さる一月二六日に建設大臣から「二一世紀に向けた新たな道路構造の在り方(ゆとり社会に対応した道路構造)」についての諮問が道路審議会になされた。

その諮問理由は、以下のとおりである。

「道路構造令は、昭和三十三年に初めて制定され、昭和四五年に現行の道路構造令の基本となる全面改正を行って以来、昭和五七年の一部改正を行つたものの、基本的な構成は昭和四五年当時のままとなっている。

その後、交通渋滞、交通事故、環境問題などが悪化し、さらには、生活の豊かさを求める動き、良好な環境の創造、高齢化の進展、国際化の進展、

一極集中の是正、物流の高度化等の新たな社会変化が生じている。

また、用地確保の困難さから道路と建物の一体化を進める立体道路制度の創設、地下駐車場など公共空間の有効利用、バス交通対策など、新たな道路に対する社会の要請にも変化が生じている。

このような社会の変化に弾力的に対応するためには、新たな視点に立った道路構造令の策定が必要となっている。

このため、二一世紀に向けた、新たな道路の構造のあり方を、道路法第七九条第一項の規定に基づき、諮問するものである。

道路審議会(会長・高橋国一郎(社)日本道路協会名誉会長)では基本政策部会(部会長・岡野行秀創価大学教授)で審議を行うこととし、同部会に

小委員会を設けて検討を鋭意進めることとなった。

小委員会は、越正毅東大教授小委員長以下九人の基本政策部会メンバーで構成されている。

(参考)道路審議会基本政策部会小委員会

小委員長

越 正毅 東京大学教授

委員

小倉 昌男 ヤマト運輸(株)相談役

川嶋 弘尚 慶応義塾大学教授

中村 良夫 東京工業大学教授

藤原まり子 博報堂生活総合研究所客員研究員

森地 茂 東京工業大学教授

山根 孟 東京電力(株)顧問

横島 庄治 NHK解説委員

渡辺 修自 三菱重工業(株)顧問

二 諮問の背景

近代の道路行政は、戦後昭和二十七年の道路法改正により再出発したが、道路整備の基本となる道路構造基準は、昭和三十三年の道路構造令の制定から出発する事になる。それまでは、大正八年の旧道路法に基づく道路構造令と街路構造令に基づき整備がなされていたが、設計車両は自動車と荷馬車、橋梁設計荷重も最大七・九トンというものであった。

一般道路の基準であった昭和三十三年の道路構造令に高速自動車国道等の自動車専用道路の規定も加えた昭和四五年の道路構造令が、現構造令の基本となっている。しかし、昭和四〇年代当初の車両、道路構造技術、社会状況をもとに基準化しているため、平面・縦断線形やその組み合わせ、勾配、視距等の幾何構造の見直しのみならず、

- ・ 歩行者や自転車、車椅子交通等への対応、
- ・ 四人に一人が高齢者となる高齢化社会への対応、
- ・ 物流の高度化に対応したトラック輸送、車両の大型化への対応、
- ・ ゆとりのある道路構造、ゆとりのある道路空間、

- ・ 余暇活動、地域の特性に応じた道路構造、
- ・ バス交通対策、新物流システム、次世代道路

交通技術への対応

等の新たな視点により、道路構造の体系を再構築する必要がある。

三 検討の方向

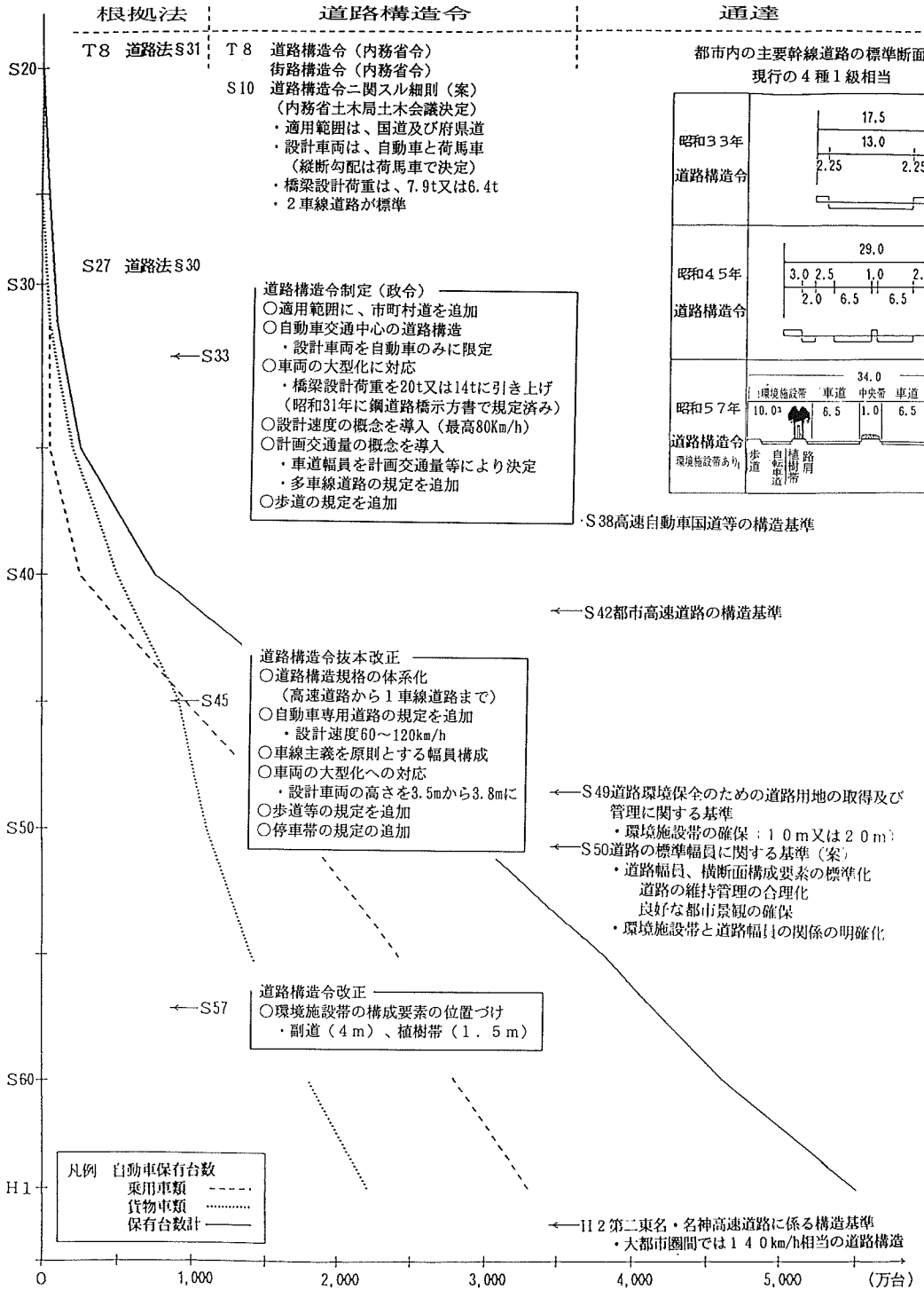
道路審議会では、全体の答申を平成五年度内に取りまとめることを目標にしており、人間の復権や物流の高度化に対応した道路構造等の主要課題から検討を開始した。

道路局内等においても、計画体系部会(部長・大石企画課室長)を総括とし、主要課題毎に室長等を部会長にして各地方建設局、各公団等の参加を求めて検討を開始し、道路審議会の審議に対応することとなった。

答申の結果は、道路法第二九条及び三〇条に基づく道路構造令、道路技術基準としての通達等の改正や、各地域で整備される具体の道路の計画方針・道路構造に反映されることになる。

今後は取りまとめの終わった主要テーマについて逐次答申を受けることになっており、その都度紹介をすることとしたい。

(参考) 道路構造令の変遷

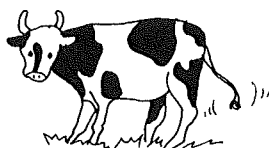


(参考) 道路審議会諮問の主要課題と道路構造令の抱える諸問題

主要課題	道路に対する不満、要望、意見等
○人間の復権、高齢者や身障者のための道路構造	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道が必要なところがない、連続していない ・子どもを学校まで車の心配ない道路に歩かせたい ・なにも車と人を同じ道路に集めなくてもよい、歩行者が中心の道路があってもいい ・ゆったり憩う場所が道路にない ・自転車、車椅子につかにくい道路となっている ・沿道のビルや公園と一体的に造られた歩道は歩きやすい
○物流の高度化に対応した道路構造	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車の休憩施設や荷捌き施設、駐車場がない ・荷物の公共集配施設があってもよい ・ビルに貨物車が乗り入れられない ・一度に運びたいのに重さや高さが制限されている
○ゆとりある道路構造、ゆとりある道路空間 ○余暇活動、地域の特性に応じた道路構造	<ul style="list-style-type: none"> ・勾配のきついたりトンネル、大型車の多いところは走りにくい、渋滞や事故も多い ・工事や清掃、事故で車線規制をして渋滞させている ・信号交差点で停止、渋滞、何時になっても着かない。地域高規格道路に期待 ・国道なのに2車線、スーパーやレストランができて車も多くなり信号が増えた。2車線なので工事をすれば大渋滞、イベントや災害などで普通の何倍もの車が集まることもある ・休みの日はどこも大渋滞、休養のつもりが逆に、地元の人も身動きできず生活に支障 ・速度サービスの視点が欠けている ・御堂筋のような道路が今はつくれない ・最近つくる道路はみな同じ ・都市の社会空間としてのつくり方をしていない ・雪国の道路は別の作り方をすべき ・高齢者ドライバーに対応した道路構造(シルバーレーンや休憩施設、など)
○その他 (バス交通対策、次世代道路交通等の新技術など)	<ul style="list-style-type: none"> ・そもそもバスのための道路構造がない ・バス専用道路があってもよい ・米国のIVHSのような将来の自動車と道路のシステムづくりに日本も取り組むべき

注) 「21世紀の日本と道路についてのオピニオン調査」(平成4年3～4月)、「今後の道路整備に関する懇談会」(平成3年1月～平成4年5月)、「道路交通環境整備懇談会 提言」(平成2年5月)、等より作成。

注) 道路構造令は、道路の設計車両、車線巾・車線数、歩道の最低幅員、建築限界や曲線半径・縦断勾配、橋の設計荷重など道路の構造の基本となる事項について定めており、道路構造令の規定が道路整備全般に大きな影響を及ぼしている。



「京都市自動販売機設置問題 連絡協議会」の設置について

京都市建設局道路部道路管理課 北村十喜雄

一 背景

本市は、京都市内の路上はみ出し設置自動販売機を解消するため、全国に初めての試みとして、中身メーカーを主体とした「京都市自動販売機設置問題連絡協議会」（以下「協議会」という。）を平成五年三月一八日設置するとともに、第一回総会を開催しました。

当日は、自動販売機のはみ出し設置を行わない、既設のはみ出し自動販売機の改善を行うと表明した中身メーカー三四社と、関係行政機関等六団体の出席を得て、平成七年三月三十一日までに既設のはみ出し自動販売機の改善を行うことを再確認しました。

二 貴重な経験と、京都

本市は、「道路セミナー」の、'82年6月号及び'83年8月号に掲載のとおり、昭和五六年から昭和五七年にかけて「第一次自動販売機実態調査」及び「第二次実態調査」を実施し、現況の把握と分析、改善のための方策を明らかにしました。

この背景には、道路管理者独自の課題としては勿論のこと昭和五七年四月に施行された「京都市飲料容器等の散乱の防止及び再資源化の促進に関する条例」（いわゆる「空かん条例」）との関連、すなわち空かんの主要な発生源である自動販売機を道路管理者の立場から取締ることにより、空かんごみの総量規制にも協力する必要があるといった点があります。

また、世界に誇る国際文化観光都市京都として、

屋外広告物法による美観上からの視点も大きな要素となっていたと思います。

三 取組にあたって

それぞれ道路管理業務を担当なさっている皆様も住民からの通報や、道路パトロールによる発見に基づき、はみ出し自動販売機の指導に入れられることと思います。

私自身も平成三年五月に当課へ配属され、早々に丸だしの自動販売機が五台もあるたばこ屋さんに指導に入ったことがあります。

結果としては、そのたばこ屋さん、店を改造して解決できましたが、心の中では、正直「こりゃかなわん」との思いでした。

「なんで私の店だけ、言われなあかんの。他にも何ほでもあるやないの。」が発発で、ときには、

管轄土木事務所の応援も得て、訪問した回数九回、要した時間四箇月。

同様な思いをお持ちの担当者の方もあろうかと思いますが、道路法の違反物件であると言う事は確かにその通りですが、辛抱強く指導説得を行うことしかないのかと、それも指導説得に応じた店舗しか改善できないのか、道路法による法的な措置を行ったとして、市民の合意を得られるのか、また市内に一三、〇〇〇台あるといわれるはみ出し自動販売機のすべての解決が図れるのか等、様々な思いが錯綜しました。

四 目を転じて新たなトライ

平成四年二月一七日付で、路上不法自動販売機調査依頼書を中身メーカー教社に対して送付しました。

これは過去にも数回当課と管轄土木事務所が共同で指導に入った箇所（延長五〇〇メートルの間に数社一八台のはみ出し自動販売機があった。）で、調査内容は、①貴社のリース物件ですか。（権利形態）②路上にはみ出して設置していることを知っていますか。（法違反の認知）③それならば貴社は、どうされますか。（企業意思：企業スタンス）のおおむね三点でした。

中身メーカーからの反応は、*即時撤去を行った。（指摘をすれば反応する。）*改善を前提に相

談にきた。（こちらの出方を伺う。）*当社には、関係ない。（他のメーカーのはみ出しもたくさんある。）*説明を聞きたいとして来庁した。（法違反の認識がない。）*まったく反応を示さない。等でした。

その反応が予想通りであり、方向付けを明らかにして取組を進めることができれば何とかできそうだとの思いで早々に当面の取組方針を上司に仰裁しました。

五 当面の取組方針について

まず第一は、指導対象の集約化を行うこと。法的に一部疑義はあるものの設置者（法違反者）は、中身メーカーとし、従前の協力依頼は行わず、指導及び企業方針を引き出すことに重点を置く。

第二は、法的な措置を検討する。

道路法及び道路交通法による罰則対象の及ぶ範囲は限られるが、最終手段として体制を整える。

第三は、広報媒体の活用を行うこと。

本市発行の「市民しんぶん」のみならず、商業新聞についても記事の提供を行い、市民の協力姿勢を育て、市民と行政との取組としていく。

そして、より具体的には、①目標を絞る（法的措置対象の中身メーカーの抽出を行う。）②改善を行うために協議会方式を導入することとしまし

た。

六 中身メーカーへの訪問

その後、大手の中身メーカーと折衝を繰返し、関係行政機関等とも調整を行いながらいよいよ平成四年六月から各中身メーカーへの訪問を実施しました。

中身メーカーに申し入れたことは、

「権利形態、設置の問題等の状況は、それぞれ中身メーカーによって違うことは、存じていますが、道路法並びに道路交通法の違法状態に企業として、関与されていることについて、企業スタンスをお尋ねしたい。すなわち新規設置にあたっては、道路にはみ出して設置しないということを経業として表明されますか。

表明されるとするならば、既設のはみ出し分の改善は、単に企業活動の一環にすぎず、事務処理の範ちゅうです。

本来本市としては、明日にでもすべての改善を行って欲しいが企業体力、企業間の問題もあり、一定の期間（三年間）で改善を図っていただきたいと思っています。ついては、協議会方式を導入し、行政としては、潤滑油の役割を果たしたいと思っています。

なぜ京都でと思われるかも知れませんが、京都だからという点で本社とも詰めてください。三年

間を改善目途として、秋には、賛同される企業に参加いただいで準備会のようなものを本市主催で催します。」と言ったことでした。結果的に訪問したすべての中身メーカーが、参加を表明することになりました。

七 自動販売機の適正化について

平成四年九月二二日、本市主催により、「自動販売機の適正化について」の説明会を開催しました。次の「参加の趣旨」に賛同した中身メーカーが参加し、協議会を四年度中に発足させることを決議し、その準備のために準備会企業を互選しました。

『参加の趣旨』

新規設置にあたっては、はみ出さない。
改善のための調査を自ら行う。
改善のための計画を自ら行う。
改善の内容を半期毎に京都市に対して行う。』

八 おわりに

最後になりますが、与えられた紙面の中で以下の点だけは触れておきたいと思えます。

この間、大阪では、告発や提訴。東京では、市民運動の盛り上がり。マスコミの関心度の高まり等自動販売機を取り巻く状況は、急速に変化しました。

本市においての市民の反応は、総論賛成、各論も賛成の状況が出来上がったと思えます。
中身メーカーの社会的責任を問うとして進めた本取組は、結果として、中身メーカーが自ら改善する意思を社会に表明する場を行政が設けたことになり、今となつては、中身メーカーも後には、引けない状況となりました。

この全国で初めての「京都市方式」の評価については、後日待つこととなりますが、京都市内には、路上はみ出しの自動販売機がすべて改善され平成七年四月一日を迎えたいと考えています。

資料1 京都市自動販売機設置問題連絡協議会第一回総会
(平成五年三月一八日付広報資料抜粋)

1 来賓 六団体

京都府警察本部(交通部交通指導課)
建設省(近畿地方建設局京都国道工事事務所)
大蔵省(近畿財務局たばこ業務室)
国税庁(大阪国税局課税第二部酒税課)
京都府小売酒販組合連合会
京都商店連盟

2 参加企業(順不同) 三四社

アサヒビール飲料(株)、伊藤園、江崎グリコ(株)、大塚製薬(株)、カルピス食品工業(株)、カネボウ食品商事(株)、カゴメ(株)、キリンビバレッジ(株)、近畿コカ・コーラボトリング(株)、サントリーフーズ(株)、ジェイティ飲料(株)、武田食品工業(株)、グイードードリンコ(株)、(株)チェリオ、ポレション、日本サンガリアレバレッジカンパニー、(株)ポツカコーポレーション、明治製菓(株)、明治乳業(株)、森永乳業(株)、雪印乳業(株)、UCC上島珈琲(株)、京洛ヤクト販売(株)、エヌアイたばこ(株)、エス・シー・エー・タバコ、レイノルズ・エム・シー・タバコ(株)、ロスマンズ丸紅たばこ(株)、日本たばこ産業(株)、アサヒビール(株)、キリンビール(株)、サントリー(株)、サッポロビール(株)、月桂冠(株)、宝酒造(株)、白鶴酒造(株)。

3 本市関係部署

北部、左京、東部、南部、西部、西京及び伏見土木事務所
清掃局(管理部ごみ減量推進課)
都市計画局(都市景観部都市景観課)

資料2 協議会第一回総会決定事項等について

1 協議会規約(概要)について

(1) 目的について
道路法及び道路交通法の精神を尊重することにより、中身メーカーの主体的な活動によって自動販売機設置の適正化をはかること。

(2) 定義について
自動販売機とは、硬貨や紙幣を挿入することにより、自動的に所定の商品を受けとることができる機械をいい、中身メーカーとは、自動販売機をリース、無償貸与又は、販売することにより、自社製品をその自動販売機により、販売する業者をいう。

(3) 組織について
会長、副会長、事務局長をそれぞれ一名おき、幹事を若干名おきこと。

(4) 会議について
総会を年一回以上、幹事会を必要に応じて開催すること。

(5) 会員の責務について
会員は、企業活動及び企業内研修等を通じ、道路法及び道路交通法を遵守する企業姿勢を徹底し、また代理店、設置業者、小売店及びその他関係企業に対して、企業意思の周知徹底を行うこと。

(6) 既設不法自動販売機に対する当面の措置について
会員は、はみ出し状態の実態把握を行い、改善計画に基づき改善を実施し、京都市に対して半期毎に改善方向を行うこと。

改善完了は、平成七年三月三十一日とすること。

2 役員人事について

協議会会長 近畿コカ・コーラボトリング株式会社

同 副会長 サントリーフーズ株式会社

同 幹事 アサヒビール飲料株式会社

同 同 大塚製菓株式会社

同 同 カルピス食品工業株式会社

同 同 キリンビバレッジ株式会社

同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 事務局長 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

同 同 同 京都府建設局道路部道路管理課長

ハイウェイ・ナウ'93の 実施について

JH日本道路公団 サービス推進企画室

ハイウェイ・ナウ'93



お客様感謝デー 全国26カ所のサービスエリア、全国9カ所の街頭会場にて各地域ごとに随時実施いたします。

実施地域一覧

北海道	札幌	旭川	釧路	帯広	苫小牧	室蘭	千歳	札幌	旭川	釧路	帯広	苫小牧	室蘭	千歳
東北	仙台	盛岡	秋田	山形	福島	いわき	郡山	仙台	盛岡	秋田	山形	福島	いわき	郡山
関東	東京	横浜	千葉	水戸	宇都宮	前橋	群馬	東京	横浜	千葉	水戸	宇都宮	前橋	群馬
中部	名古屋	岐阜	愛知	静岡	長野	新潟	富山	名古屋	岐阜	愛知	静岡	長野	新潟	富山
近畿	大阪	京都	神戸	奈良	和歌山	徳島	高松	大阪	京都	神戸	奈良	和歌山	徳島	高松
中国	岡山	広島	山口	香川	愛媛	高知	徳島	岡山	広島	山口	香川	愛媛	高知	徳島
四国	高松	松山	高松	松山	高松	松山	高松	高松	松山	高松	松山	高松	松山	高松
九州	福岡	北九州	熊本	大分	佐賀	長門	福岡	福岡	北九州	熊本	大分	佐賀	長門	福岡

日本道路公団

JH（日本道路公団）では、お客様への日頃の感謝を込めて今年もハイウェイ・ナウを実施いたします。四月二十四日(土)福岡市の街頭会場を皮切りに、全国二六カ所のサービスエリア（一部パーキングエリア）と九つの主要都市の街頭で各地域ごとに随時実施いたします。

ハイウェイ・ナウは、昭和六一年より毎年実施してきており、今年で八回目となります。

今回は、テーマを「ゆとりと豊かさをささえるハイウェイ」として、趣向をこらした多彩なサービスや地域ごとの特色を生かした楽しいイベント、お客様の声をお聴きするアンケート、高速道路事業の紹介など

を行います。

なお、これまでの七回のハイウェイ・ナウでは、全国統一の開催日に実施してきましたが、今回は日本列島の気象条件等も考慮して開催日を次のとおり決定しました。どうか、お友達、ご家族おそろいでぜひお楽しみください。

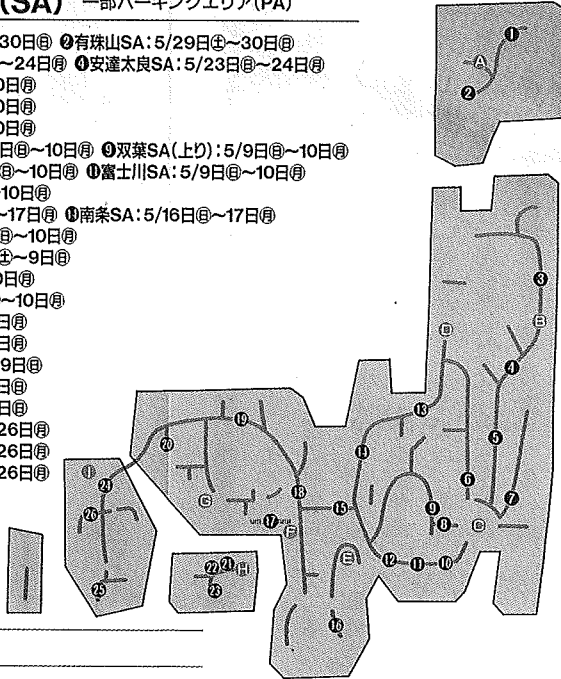


▲ハイウェイ・ナウ'93告知ポスター

▶ハイウェイ・ナウ'92実施風景

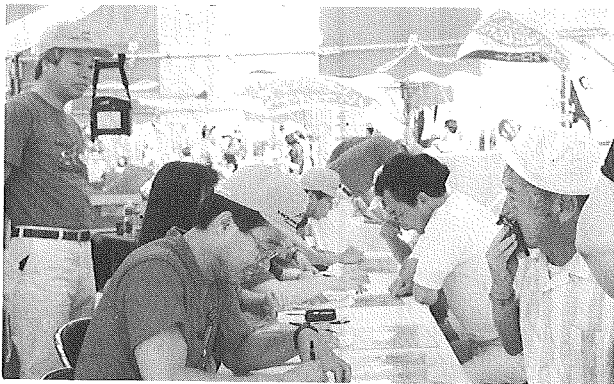
実施サービスエリア(SA) 一部パーキングエリア(PA)

- 道央道 ①砂川SA:5/29日④~30日⑤ ②有珠山SA:5/29日④~30日⑤
 東北道 ③長者原SA:5/23日④~24日⑤ ④安達太良SA:5/23日④~24日⑤
 ⑤佐野SA:5/9日④~10日⑤
 関越道 ⑥三芳PA:5/9日④~10日⑤
 常磐道 ⑦守谷SA:5/9日④~10日⑤
 中央道 ⑧淡台坂SA(下り):5/9日④~10日⑤ ⑨双葉SA(上り):5/9日④~10日⑤
 東名高速 ⑩足柄SA(下り):5/9日④~10日⑤ ⑪富士川SA:5/9日④~10日⑤
 ⑫浜名湖SA:5/9日④~10日⑤
 北陸道 ⑬有磯海SA:5/16日④~17日⑤ ⑭南榮SA:5/16日④~17日⑤
 名神高速 ⑮多賀SA(上り):5/9日④~10日⑤
 伊勢道 ⑯安濃SA(下り):5/8日④~9日⑤
 第二神明道 ⑰明石SA:5/9日④~10日⑤
 中国道 ⑱西宮名塩SA:5/9日④~10日⑤
 ⑲大佐SA:5/2日④~3日⑤
 山陽道 ⑳下松SA:5/2日④~3日⑤
 高松道 ㉑府中湖PA:5/8日④~9日⑤
 ㉒豊浜SA:5/8日④~9日⑤
 高知道 ㉓立川PA:5/8日④~9日⑤
 九州道 ㉔古賀SA:4/25日④~26日⑤
 ㉕桜島SA:4/25日④~26日⑤
 長崎道 ㉖金立SA:4/25日④~26日⑤



実施街頭会場

- ㉗さっぽろ地下街オーロラプラザ(札幌):5/15日④~16日⑤
 ㉘ダイエー仙台店(仙台):5/23日⑤
 ㉙光が丘IMA 光の広場(東京):5/8日④~9日⑤
 ㉚ジャスコL(新潟):5/19日④~23日⑤
 ㉛セントラルパークイベントコート(名古屋):5/28日④~31日⑤
 ㉜ハーランド広場(神戸):5/9日⑤
 ㉝広島市平和大通り:5/3日④~5日⑤
 ㉞ジャスコ薬林店(高松):5/8日④~9日⑤
 ㉟天神メディアプラザ(福岡):4/24日④~26日⑤



ハイウェイ・ナウ '92実施風景

「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」、 「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律施 行令」及び「希少野生動植物種保存基本方針」について

道路法令研究会

I はじめに

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存を図ることに、より良好な自然環境を保全し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与することを目的とする「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成四年法律第七五号）」（以下「絶滅法」という。）は、平成五年四月一日をもって施行されたところである（ただし、第一章並びに附則第九条及び第一二条の規定は公布の日から施行）。

絶滅法第六条の規定に基づき、①種の保存に関する基本構想、②種の選定に関する基本的事項、③個体の取扱いに関する基本的事項、④個体の生

息地又は生育地の保護に関する基本的事項、⑤種の保存を図るための事業（保護増殖事業）に関する基本的事項等の重要事項を定める「希少野生動植物種保存基本方針」案が策定され、平成四年二月一日に閣議決定された。

また、絶滅法の施行に伴い、希少野生動植物種、個体の輸出入の要件、都道府県知事に委任する環

境庁長官の権限等を定める「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律施行令（平成五年政令第一七号）」が平成五年二月一〇日に公布されたところである。

本稿では、今日一日施行された絶滅法を略述し、たうえて、基本方針の全文、施行令の概要について紹介することとする。

II 絶滅のおそれのある野生動植物種の

保存に関する法律について

第一 総則

1 目的（§1）

野生動植物が、生態系の重要な構成要素である

だけでなく、自然環境の重要な一部として、人類の豊かな生活に欠かすことのできないものであることにかんがみ、絶滅のおそれのある野生動植物の種を保存することにより良好な自然環境を保全

し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与する。

2 責務 (§2)

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に關し、国、地方公共団体及び国民のそれぞれについての責務を規定する。

3 財産権の尊重等 (§3)

この法律の適用に当たっては、関係者の財産権を尊重し、住民の生活の安定及び福祉の維持向上に配慮し、並びに国土の保全その他の公益との調整に留意する。

4 希少野生動植物種保存基本方針 (§6)

基本構想、種の選定にかかる基本的事項、生息地等保護区にかかる基本的事項、保護増殖事業等この法律の施行に關して重要な事項を希少野生動植物種保存基本方針として閣議決定する。

第一 個体の取扱いに關する規制

1 捕獲規制 (§9)

国内希少野生動植物等の個体は、捕獲、採取、殺傷又は損傷（「捕獲等」という。）をしてはならない。ただし、学術研究等の目的で環境庁長官の許可を受けた場合、生命身体の保護その他のやむ

を得ない場合等を除く。

2 譲渡規制 (§12)

希少野生動植物の個体は、譲渡、譲受、引渡又は取引（「譲渡等」という。）をしてはならない。ただし、学術研究等の目的で環境庁長官の許可を受けた場合、特定国内希少野生動植物種の個体の場合、個体の登録をした国際希少野生動植物種の個体の場合等を除く。

3 輸出入規制 (§15、§16)

① 国内希少野生動植物種（特定国内希少野生動植物種を除く。）の個体は、政令で定める要件（環境庁長官の認定等）を満たしていなければ輸出又は輸入してはならない。
② 希少野生動植物種の個体を密輸した者、又は密輸の事実を知らながら違法に譲り受けた者に対し、環境庁長官及び通商産業大臣は、輸出国・原産国に返送を命ずることができる。

4 特定事業を行う者に対する規制 (§30)

特定国内希少野生動植物種の個体を業として譲渡等する事業（特定事業）を行うとする者は環境庁長官と農林水産大臣、加工品等に係る事業においては環境庁長官と加工品を所管する大臣に届け出なければならない。

第三 生息地等の保護に關する規制

道路管理に及ぼす影響が特に大きい重要な規制である。

1 生息地等保護区 (§36)

① 環境庁長官は、国内希少野生動植物種の個体の生息地・生育地及びこれらと一体的に保護を図る必要がある区域であつて、その個体の分布状況及び生態その他その個体の生息・生育の状況を勘案してその種の保存のために重要と認められるものを、生息地等保護区として、指定する。

② 指定に当たっては、環境庁長官は、①関係行政機関の長との協議、②関係地方公共団体の意見聴取、③地元住民・利害関係人の意見を反映させるための一定の手続、④自然環境保全審議会の意見聴取及び⑤区域、種等を官報で公示しなければならない。

2 管理地区 (§37)

① 環境庁長官は、生息地等保護区の区域内で国内希少野生動植物種の保存のため特に必要があると認める区域を管理地区として指定。
② 管理地区の指定は、関係省庁との協議等の生息地等保護区の指定と同様の手続を経る。

③ 管理地区内においては、工作物の建築、土地の形質の変更等は、環境庁長官の許可を受けなければならない。(国、地方公共団体等は協議)

④ 規制されることとなった日から三月以内に届け出た場合は三月経過後も、既着手行為として行爲続行可。(国、地方公共団体等は通知)

⑤ 非常災害の場合の応急装置、通常の管理行為、軽易な行為等については、許可を受けずに行うことができる。

3 立入制限地区 (§33)

① 環境庁長官は、管理地区内において、国内希少野生動植物種の個体の生息又は生育のため特にその保護を図る必要があると認める場所を立入制限地区として指定。

② 指定に当たっては、環境庁長官は、関係行政機関の長に協議し、土地の所有者等の同意を得なければならない。

③ 何人も環境庁長官の定める期間内は立入制限地区内に立ち入ってはならない。

④ 非常災害の場合の応急装置、通常の管理行為、軽易な行為及びやむを得ない場合で環境庁長官が許可する場合は立ち入ることができる。(国、地方公共団体等は協議)

4 監視区域 (§39)

① 生息地等保護区のうち管理地区以外の地区は監視区域とする。

② 監視地区内においては、工作物の建築、土地の形質の変更等を行うとする者は、その旨を環境庁長官に届け出なければならない。(国、地方公共団体等は通知)

③ 届出のあった場合は、環境庁長官は、原則として三〇日以内に限り、届出をした者に対し、必要な措置を命ずることができる。届出を行なった者は、その期間はその行為に着手してはならない。

④ 非常災害の場合の応急措置、通常の管理行為、軽易な行為、既着手行為については届出不要。

生息地等の保護に関する規制の概要については上記のとおりであるが、種々の例外的規定が存する。

第四 保護増殖事業

1 保護増殖事業計画 (§46)

① 環境庁長官は、国内希少野生動植物種の種ごとに、保護増殖事業計画を定める。他の関係大臣がこの法律に基づく保護増殖事業を行うおとすときは、環境庁長官とその大臣が共同して保護増殖事業計画を定める。

② 保護増殖事業計画は、種ごとに、保護増殖事業の目標、区域、内容等を定める。

2 認定保護増殖事業等 (§46~§48)

① 国が行う保護増殖事業、地方公共団体が行う保護増殖事業のうち保護増殖事業計画に適合している旨の環境庁長官の確認を受けたもの、民間団体のうち保護増殖事業を適性かつ確実に行うことができ、かつその事業が保護増殖事業計画に適合している旨の認定を受けたものを、認定保護増殖事業等とする。

② 認定保護増殖事業等を行うための行為については、捕獲等の規制、及び生息地等保護区内における各種の行為規制は適用しない。

第五 その他

1 調査 (§49)

環境庁長官は、生息・生育の状況、生息地・生育地の状況その他必要な事項についての調査を定期的に行い、その結果を、この法律の適正な運用に活用する。

2 地方公共団体に対する助言等 (§53)

国は、地方公共団体に対し、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存が円滑に実施できるよう、助言その他の措置を講ずるように努める。

この法律の規制を担保するため必要な罰則を設ける。(第6章)

第六 附則

① この法律は平成五年四月一日から施行する。

ただし、その施行前に種の指定をするために必要な規定は公布の日から施行する。

② 平成五年四月一日をもって、特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律及び絶滅のおそれのある野生動物種の譲渡の規制等に関する法律を廃止する。

III 希少野生動物種保存基本方針について

総理府告示第二十四号

絶滅のおそれのある野生動物種の種の保存に関する法律（平成四年法律第七十五号）第六条第一項の規定に基づき、希少野生動物種保存基本方針を次のとおり定めたので、同条第三項の規定により公表する。

平成四年十二月十一日

内閣総理大臣 宮沢 喜一

希少野生動物種保存基本方針

第1 絶滅のおそれのある野生動物種の種の保存に関する基本構想

野生動物種は、人間の生存の基盤である生態系の基本的構成要素であり、日光、大気、水、土とあいまって、物質循環やエネルギーの流れを担うとともに、その多様性によって生態系のバランスを維持している。野生動物種はまた、食料、衣料、医薬品等の資源として利用されるほか、学術研究、芸術、文化の対象として、さらに生活に潤いや安

らぎをもたらす存在として、人間の豊かな生活に欠かすことのできない役割を果たしている。

野生動物種の世界は、生態系、生物群集、個体群、種等様々なレベルで成り立っており、それぞれのレベルでその多様性を保護する必要があるが、中でも種は、野生動物種の世界における基本単位であり、その保存は極めて重要である。

しかし、今日、様々な人間活動による圧迫に起因し、多くの種が絶滅し、また、絶滅のおそれのある種が数多く生じている。種の絶滅は野生動物種の多様性を低下させ、生態系のバランスを変化させるおそれがあるばかりでなく、人類が享受することができ様々な恩恵を永久に消失させる。現在と将来の人類の豊かな生活を確保するために、人為の影響による野生動物種の絶滅の防止に緊急に取り組むことが求められている。

以上のような認識に立ち、絶滅のおそれのある野生動物種の種の保存施策を推進するに当たつての基本的な考え方は、以下のとおりである。

今日、野生動物種の種を圧迫している主な要因は、過度の捕獲・採取、人間の生活域の拡大等に

よる生息地若しくは生育地の消滅又は生息・生育環境の悪化等であり、絶滅のおそれのある野生動物種の種の保存を図るためには、まず、これらの状況を改善することが必要である。このため、生物学的知見に基づき、絶滅のおそれのある野生動物種の種の個体の捕獲、譲渡し及び生息地等における行為を規制する等の措置を講ずる。

種を絶滅の危機から救うためには、圧迫要因を除去又は軽減するだけでなく、生物学的知見に基づき、その個体の生息又は生育に適した条件を積極的に整備し、個体数の維持・回復を図ることも必要となる。このため、その生息・生育状況や生態的特性を考慮しつつ、餌条件の改善、飼育・栽培下における繁殖等個体の繁殖の促進のための事業、生息・生育環境の維持・整備等の事業を推進する。

絶滅のおそれのある野生動物種の種の保存は、国際的にも緊急の課題であり、我が国も積極的な協力が求められている。このため、本邦において絶滅のおそれのある野生動物種の種のみならず、条約等に基づき我が国がその保存に責任を有する種についても、輸出入及び譲渡し等を規制する措置を講ずる。絶滅のおそれのある野生動物種の種の保存施策は、生物学的知見に立脚しつつ、時機を失うことなく適切に実施される必要がある。このため、施策の推進に必要な各種の調査研究を積極的に推進する。

以上の施策は、国民の理解と協力の下に、人と野生動物種の共存を図りつつ推進する必要がある。このため、絶滅のおそれのある野生動物種の種の保存に対する国民の理解を深めるための普及啓発を推進する。

また、これらの施策は、関係者の所有権その他の財産権を尊重し、農林水産業を営む者等住民の生活の安定及び福祉の維持向上に配慮し、並びに国土の保全その他の公益との調整を図りつつ推進するものとする。

第2 希少野生動物植物種の選定に関する基本的な事項

1 項

1 国内希少野生動物植物種

(1) 国内希少野生動物植物種については、その本邦における生息・生育状況が、人為の影響により存続に支障を来す事情が生じていると判断される種（亜種又は変種がある種にあっては、その亜種又は変種とする。以下同じ。）で、以下のいずれかに該当するものを選定する。

ア その存続に支障を来す程度に個体数が著しく少ないか、又は著しく減少しつつあり、その存続に支障を来す事情がある種

イ 全国の分布域の相当部分で生息地又は生育地（以下「生息地等」という。）が消滅しつつあることにより、その存続に支障を来す事情がある種

ウ 分布域が限定されており、かつ、生息地等の生息・生育環境の悪化により、その存続に支障を来す事情がある種

エ 分布域が限定されており、かつ、生息地等における過度の捕獲又は採取により、その存続に支障を来す事情がある種

(2) 国内希少野生動物植物種の選定に当たっては、次の事項に留意するものとする。

ア 外来種は、選定しないこと。

イ 従来から本邦にごくまれにしか渡来又は回遊しない種は、選定しないこと。

ウ 個体としての識別が容易な大きさ及び形態を有する種を選定すること。

2 国際希少野生動物植物種

国際希少野生動物植物種については、国内希少野生動物植物種以外の種で、以下のいずれかに該当するものを選定する。

ア 「絶滅のおそれのある野生動物植物の種の国際取引に関する条約」（以下「ワシントン条約」という。）附属書Iに掲載された種。た

だし、我が国が留保している種を除く。

イ 我が国が締結している渡り鳥及び絶滅のおそれのある鳥類並びにその環境の保護に関する条約又は協定（以下「渡り鳥等保護条約」という。）に基づき、相手国から絶滅のおそれのある鳥類として通報のあった種

3 特定国内希少野生動物植物種

特定国内希少野生動物植物種については、国内希少野生動物植物種のうち、商業的に個体の繁殖をさせることが可能な種を選定する。ただし、その国内希少野生動物植物種が、ワシントン条約附属書Iに掲載された種（我が国が留保している種を除く。）又は渡り鳥等保護条約に基づき、相手国から絶滅のおそれのある鳥類として通報のあった種に該当する場合には、商業的に個体の繁殖をさせることが可能な種であっても、特定国内希少野生動物植物種には選定しない。

4 緊急指定種

緊急指定種については、本邦に生息又は生育する野生動物植物の種で、国内希少野生動物植物種及び国際希少野生動物植物種以外のもののうち、以下のいずれかに該当するものであって、特にその保存を緊急に図る必要があると認められるものを指定する。

ア 分類学上、従来種、亜種又は変種に属さないものとして新たに報告されたもの。

イ 従来本邦に分布しないとされていたが、新たに本邦での生息又は生育が確認されたもの。

ウ 本邦において、すでに絶滅したとされていたが、その生息又は生育が再確認されたもの。

なお、指定に当たっては、国内希少野生動物植物種の選定に当たっては、留意事項と同様の事項に留意するものとする。

第3

希少野生動物植物種の個体の取扱に関する基本的な事項

1 個体の範囲

希少野生動物植物種の個体には、卵及び種子並

びに個体、卵及び種子の加工品であって、その識別が容易な大きさ及び形態を有するものを含むものとする。

2 個体の取扱いに関する規制

(1) 捕獲等及び譲渡しの規制

国内希少野生動物植物種等の個体の捕獲等及び譲渡し等並びに国際希少野生動物植物種の個体の譲渡し等については、その種の保存の重要性にかんがみ、学術研究又は繁殖の目的その他その種の保存に資する目的で行うものとして許可を受けた場合を除き、原則として、これを禁止する。ただし、国際希少野生動物植物種のうちワシントン条約附属書Iに掲載された種の個体であって、ワシントン条約において商業的目的のための取引が認められているものなどについては、登録制による取引を認めることとする。なお、特定国内希少野生動物植物種については、その個体の譲渡し等の業務を伴う事業を行う者とする者に対し、届出等を求めることとする。

(2) 輸出入の規制

国内希少野生動物植物種の個体の輸出入については、その種の保存の重要性にかんがみ、原則として、これを禁止する。また、国際希少野生動物植物種の個体の輸出入については、外国為替及び外国貿易管理法（昭和24年法律第228号）に基づき、ワシントン条約及び渡り鳥等保護条約により義務付けられている規制措置を講ずるものとする。

3 その他の個体の取扱いに関する事項

希少野生動物植物種の個体の所有者等は、その種の保存の重要性にかんがみ、その生息又は生育の条件を維持する等その種の保存に配慮した適切な取扱いをするよう努めるものとする。

第4 国内希少野生動物植物種の個体の生息地又は生育地の保護に関する基本的な事項

絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存の基

本は、その生息地等における個体群の安定した存続を保証することである。このような見地から、国内希少野生動物種の保存のためその個体の生息・生育環境の保全を図る必要があると認めるときは、生息地等保護区を指定する。

1 生息地等保護区の指定方針

- (1) 生息地等保護区の指定の方法
生息地等保護区は、国内希少野生動物種の個々の種ごとに指定する。
- (2) 生息地等保護区として指定する生息地等の選定方針
複数の生息地等が存在する場合は、個体数・個体数密度、個体群としての健全性等からみてその種の個体が良好に生息又は生育している場所、植生、水質、餌条件等からみてその種の個体の生息・生育環境が良好に維持されている場所及び生息地等としての規模が大きな場所について総合的に検討し、生息地等保護区として優先的に指定すべき生息地等を選定する。生息地等が広域的に分散している種にあつては、主な分布域ごとに主要な生息地等を生息地等保護区に指定するよう努めるものとする。

(3) 生息地等保護区の区域の範囲

生息地等保護区の区域は、生息地等保護区の指定に係る種（以下「指定種」という。）の個体の生息地等及び当該生息地等に隣接する区域であつて、そでの各種行為により当該生息地等の個体の生息又は生育に支障が生じること防止するために一体的に保護を図るべき区域とする。なお、個体の生息地等の区域は、現にその種の個体が生息又は生育している区域とするが、鳥類等行動圏が広い動物の場合は、営巣地、重要な採餌地等その種の個体の生息にとって重要な役割を果たしている区域及びその周辺の個体数密度又は個体が観察される頻度が相対的に高い区域とする。

2 管理地区の指定方針

- (1) 管理地区の指定に当たつての基本的考え方
管理地区については、生息地等保護区の中で、営巣地、産卵地、重要な採餌地等その種の個体の生息又は生育にとって特に重要な区域を指定する。
- (2) 管理地区において適用される各種の規制に係る区域等の指定の基本的考え方
ア 絶滅のおそれのある野生動物種の種の保存に関する法律（平成4年法律第75号。以下「法」という。）第37条第4項第7号の環境庁長官が指定する野生動物種の種については、食草など指定種の個体の生息又は生育にとって特に必要な野生動物種の種を指定する。

イ 法第37条第4項第8号の環境庁長官が指定する湖沼又は湿原については、新たな汚水又は廃水の流入により、指定種の個体の生息又は生育に支障が生じるおそれがある湖沼又は湿原を指定する。

ウ 法第37条第4項第9号の環境庁長官が指定する区域については、車馬若しくは動力船の使用又は航空機の着陸により、指定種の個体が損傷を受けるなど現に指定種の個体の生息若しくは生育に支障が生じている区域又はそのおそれがある区域を指定する。

エ 法第37条第4項第10号から第14号までの行為を規制する区域として環境庁長官が指定する区域については、これらの行為により、現に指定種の個体の生息若しくは生育に支障が生じている区域又はそのおそれがある区域を指定し、その区域ごとに環境庁長官が指定する期間については、これらの行為による指定種の個体の生息又は生育への影響を防止するために繁殖期間など必要最少限の期間を指定する。

オ 法第37条第4項第11号の環境庁長官が指

定する種については、現に指定種の個体を捕食し、餌、生息・生育の場所を奪うことにより圧迫し、若しくは指定種との交雑を進行させている種又はそれらのおそれがある種を指定する。

カ 法第37条第4項第12号の環境庁長官が指定する物質については、現に指定種の個体に直接危害を及ぼし、若しくはその個体の生息・生育環境を悪化させている物質又はそれらのおそれがある物質を指定する。

キ 法第37条第4項第14号の環境庁長官が定める方法については、生息・生育環境をかく乱し、繁殖・育すう行動を妨害する等現に指定種の個体の生息若しくは生育に支障を及ぼしている方法又はそのおそれがある方法を定める。

(3) 立入制限地区の指定方針

立入制限地区については、管理地区の区域のうち、指定種の個体の生息・生育環境を維持する上で、人の立入りを制限することが不可欠な地域を指定する。なお、立入りを制限する期間は、指定種の個体の繁殖期間など必要最少限の期間とする。

3 生息地等保護区及び管理地区の区域の保護に関する指針

生息地等保護区及び管理地区の区域の保護に関する指針においては、指定種の個体の生息又は生育のために確保すべき条件とその維持のための環境管理の指針などを明らかにするものとする。

4 生息地等保護区等の指定に当たつて留意すべき事項

生息地等保護区、管理地区及び立入制限地区等の指定に当たつては、関係者の所有権その他の財産権を尊重するとともに、農林水産業を営む者等住民の生活の安定及び福祉の維持向上に配慮し、地域の理解と協力が得られるよう適切

第5

1 保護増殖事業に関する基本的な事項

に対処するものとする。また、国土の保全その他の公益との調整を図りつつ、その指定を行うものとする。この際、土地利用に関する計画との適合及び国土開発に係る諸計画との調整を図りつつ、指定を行うことに留意するものとする。

保護増殖事業は、国内希少野生動物植物のうち、その個体数の維持・回復を図るためには、その種を圧迫している要因を除去又は軽減するだけでなく、生物学的知見に基づき、その個体の繁殖の促進、その生息地等の整備等の事業を推進することが必要な種を対象として実施する。

2 保護増殖事業計画の内容

保護増殖事業の適正かつ効果的な実施に資するため、事業の目標、区域、内容等事業推進の基本的方針を種ごとに明らかにした保護増殖事業計画を策定するものとする。当該計画においては、事業の目標として、維持・回復すべき個体数等の水準及び生息地等の条件等を、また、事業の内容として、巣箱の設置、餌条件の改善、飼育・栽培下での繁殖、生息地等への再導入などの個体の繁殖の促進のための事業、森林、草地、水辺など生息地等における生息・生育環境の維持・整備などの事業を定めることとする。

3 保護増殖事業の進め方

保護増殖事業計画に基づく保護増殖事業は、国、地方公共団体、民間団体等の幅広い主体によって推進することとし、その実施に当たっては、対象種の個体の生息又は生育の状況を踏まえた科学的な判断に基づき、必要な対策を時機を失することなく、計画的に実施するよう努める。また、対象種の個体の生息又は生育の状況のモニタリングと定期的な事業効果の評価を行い、生息又は生育の状況の動向に応じて事業内容を見直すとともに、生息又は生育の条件の把握、飼育・繁殖技術、生息・生育環境の管理手

法等の調査研究を推進する。

第6 その他絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存に関する重要事項

1 調査研究の推進

絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存施策を的確かつ効果的に推進するためには、何よりも生物学的知見を基盤とした科学的判断が重要であり、種の分布、生息・生育状況、生息地等の状況、生態、保護増殖手法その他施策の推進に必要な各分野の調査研究を推進する。

2 国民の理解の促進と意識の高揚

絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存施策の実行を期するためには、国民の種の保存への適切な配慮や協力が不可欠であり、絶滅のおそれのある野生動物植物の現状やその保存の重要性に関する国民の理解を促進し、自覚を高めるための普及啓発活動を積極的に推進する。また、人と野生動物植物の共存の観点から、農

林水産業が営まれる農地、森林等の地域が有する野生動物植物の生息・生育環境としての機能を適切に評価し、その機能が充分発揮されるよう対処するものとする。

なお、土地所有者や事業者等は、各種の土地利用や事業活動の実施に際し、絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存のための適切な配慮を講ずるよう努めるものとする。

3 国際協力の推進

野生動物植物の保護は国際的な課題であり、国内外の絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存に積極的に取り組んでいくことは、我が国が果たすべき国際的な責務である。このような観点から、法の施行を通じ、我が国としてワシントン条約等を適切に履行するほか、開発途上国等による野生動物植物の種の保存施策への支援等の国際協力を積極的に推進する。

IV

絶滅のおそれのある野生動物植物の保存に

関する法律施行令について

概要

1 希少野生動物植物の指定

絶滅のおそれのある野生動物植物の保存に関する法律第四条第三項の国内希少野生動物植物種として、ディオメデア・アルバトルス（アホドリ）等を、同条第四項の国際希少野生動物植物種としてドロマイウス・ミノル（クロエミュー）等を定める。

2 個体の輸出入の要件

・輸出入の要件は、①及び②のいずれにも該当すること。

① 輸出しようとする国内希少野生動物植物の個体が、法に違反して捕獲又は譲渡されたものでないこと。

② 輸出が国際的に協力して学術研究又は繁殖をする目的でする等特に必要であること、及び輸出によって国内希少野生動物植物の本邦

における保存に支障を及ぼさないことについて環境庁長官の認定を受けていること。

- ・ 輸入の要件は、輸入しようとする国内希少野生動物種の個体に、その個体の輸出を許可した旨の輸出国の政府期間発行の証明書が添付されていること。

3 権限の委任

法第五十五条の規定により、都道府県知事に委任される環境庁長官の主な権限は以下のとおり。

- ① 「管理地区」における工作物の建築、土地の形質の変更等に対する許可（法第三七条第四項）及び許可に際しての条件の付加（同条第七項）

ただし、

ア ダム、幅員四m以上の道路又は鉄道施設の新築又は改築等

イ 水面の埋立て又は干拓を行うこと

ウ 二以上の都道府県の区域にまたがる行為

を除く。

- ② 「管理地区」における「既着手行為」の届出の受理（法第三七条第八項）

- ③ 「立入制限地区」内へのやむを得ない立ち入りに対する許可（法第三八条第四項第三号）及び許可に際しての条件の付加（同条第

五項）

ただし、①のア、イ、ウに係る場合を除く。

- ④ 「監視区域」における工作物の建築、土地の形質の変更等についての届出の受理（法第三九条第一項）

- ⑤ 第三七条第四項、第三八条第四項又は第三九条第一項に違反した者に対して、種の保存のために必要があると認める場合の措置命令（第四〇条第三項）

- ⑥ 国の機関及び地方公共団体が、「管理地区」において工作物の建築・土地の形質の変更等又は「立入制限地区」内にやむを得ず立ち入りを行う場合の協議（法第五四条第二項）

- ⑦ 「管理地区」において国の機関及び地方公共団体が行う「既着手行為」の通知、又は「監視区域」において国の機関及び地方公共団体が行う工作物の建築、土地の形質の変更等についての通知の受理（同条第三項）

- ⑧ その他

4 附則

- ① 特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律施行令及び絶滅のおそれのある野生動物種の譲渡の規制等に関する法律施行令を廃止する。

- ② 日本道路公団法施行令等の一部改正
次の場合には、日本道路公団、首都高速道

路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、地方道路公社等を国の機関とみなす。

ア 希少動物種の個体の譲渡等の当事者となる場合。（法第一二条第一項第五号）

イ 「管理地区」において工作物の建築・土地の形質の変更等、又は「立入制限地区」内にやむを得ず立ち入りを行う場合。（法第五四条第二項）

ウ 「管理地区」における「既着手行為」

又は、「監視区域」における工作物の建築、土地の形質の変更等を行う場合。（法第五四第三項）

別表第一 国内希少野生動植物種（第一条関係）

科名	種名	名
動物界 鳥綱		
(一)	みずなぎどり目	
あほうどり科	デイオメデア・アルバトルス（アホウドリ）	
(二)	ペリカン目	
う科	ファラクコロラクス・ウリレ（チシマウガラス）	
(三)	こうのとり目	
こうのとり科	キコニア・ボイキアナ（異名キコニア・キコニア・ボイキアナ。コウノトリ）	
とき科	ニボニア・ニボン（トキ）	
(四)	がんかも目	
がんかも科	プランタ・カナデンシス・レウコパレイア（シジュウカラガン）	
(五)	わしたか目	
わしたか科	アキビテル・ゲンティリス・フジヤマエ（オオタカ） アキラ・クリュサエトス・ヤポニカ（イヌワシ） フテオ・フテオ・オスイロイ（ダイトウノスリ） フテオ・フテオ・トヨスイマイ（オガサワラノスリ） ハリアエトウス・アルビキルラ・アルビキルラ（オジロワシ） ハリアエトウス・ペラギクス・ペラギクス（オオワシ） スピロルニス・ケエラ・ベルアレクス（カムムリワシ） スピザエトウス・ニパレンシス・オリエンタリス（クマタカ）	
はやぶさ科	ファルコ・ペレグリヌス・フルイティイ（シマハヤブサ） ファルコ・ペレグリヌス・ヤポネンシス（ハヤブサ）	
(六)	きじ目	
きじ科	ラゴプス・ムトウス・ヤポニクス（ライチョウ）	
(七)	つる目	
つる科	グルス・ヤポネンシス（タンチョウ）	
くいな科	ラルルス・オキナワエ（ヤンバルクイナ）	
(八)	ちどり目	
しぎ科	スコロパクス・ミラ（アマミヤシギ） トリンガ・グティフェル（カラフトアオアシシギ）	

別表第二 国際希少野生動植物種（第一条、第四条関係）（略）

科名	種名	名
うみすずめ科	ルンダ・キルラタ（エトビリカ） ウリア・アアルゲ・イノルナタ（ウミガラス）	
(九)	はと目	
はと科	カルコファブス・インディカ・ヤマスイナイ（キンバト） コロンバ・ヤンティナ・ニテンス（アカガシラカラスバト） コロンバ・ヤンティナ・ステイネゲリ（ミナクニカラスバト）	
(一〇)	ふくろう目	
ふくろう科	ケトウバ・ブラキストニ・ブラキストニ（シマフクロウ）	
(一一)	きつつき目	
きつつき科	デンドロコボス・レウコトス・オウストニ（オーストンオオアカゲラ） ピコイデス・トリダクテュルス・イノウイエイ（ミュビケラ） サファオビボ・ノクキイ（ノクチケラ）	
(一二)	すずめ目	
やいちよう科	ピタ・ブラキユウラ・ニユンファ（ヤイロチョウ）	
ひたき科	エリタクス・コマドリ・コマドリ（アカヒゲ） エリタクス・コマドリ・ナミイエイ（ホントウアカヒゲ） エリタクス・コマドリ・スアルフス（ウサアカヒゲ） トウルドウス・ダウマ・アマミ（オトトラツグミ） メガルルス・プリユエリ・プリユエリ（オオセッカ）	
みつすい科	アパロアテロン・ファミリアレ・ハハスイマ（ハハジマメグロ）	
あとり科	カルドゥエリス・スイニカ・キトリトズイ（オガサワラカワヒワ）	
からす科	ガルルルス・リドティ（ルリカケス）	
備考		
一	異名とは、種の名称以外の呼称で、分類学上一部で使用されているものをいう。	
二	括弧内に記載する異名以外の呼称は、和名である。	

月日	事項	月日	事項	月日	事項
2・22	世界の動き ○仏の市場調査会社マーケティング・ストラテジ社が、同国の乗用車所有者を対象とした調査結果を発表。所有者の満足度が最も高かったのは、本田技研工業の乗用車で、以下次の通り。②メルセデス・ベンツ③サーブ④マツダ⑤BMW⑥トヨタ⑦フォルクスワーゲン⑧ボルボ⑨フォード⑩オペル。 ○米最大手の自動車メーカー、ゼネラル・モーターズ社（GM）のスポークスマンが、組合労働者二万一、〇〇〇人を三月以降、一時解雇（レイオフ）すると表明。一回の解雇数としては、米企業史上、最大級の規模。 ○ドイツ連邦統計庁の発表によると、旧西ドイツの一九九二年の国内総生産（GDP）の伸び率は、前年比一・五%となり、八七年の一・四%以来の低い伸び。 ○朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）の中央人民委員会は、核不拡散条約（NPT）から脱退することを決定。 ○ドイツ連邦銀行は公定歩合を〇・五%引き下げ、年七・五%にすることを決定。一九日から実施。後退している景気へのテコ入れが狙い。	2・23	国内の動き ○日産自動車合理化を発表。内容は主力工場の座間工場の乗用車生産を一九九五年春をめどに中止し、従業員を三年間で五、〇〇〇人減らす計画。 ○国税庁のまとめで九二年度分の地価税の申告額が確定。総額五、三〇四億円で、課税対象面積は、一、四〇〇平方キロメートル、このうちの約九割は、法人が所有。 ○東京地検特捜部は、前自民党副総裁の金丸信容疑者（七八）と前副総裁の元第一公設秘書の生原（はいばら）正久容疑者（四九）を所得税法違反（脱税）の疑いで逮捕、東京国税局と合同で金丸前副総裁の自宅（東京の元麻布）などの家宅捜索をした。 ○経済企画庁の発表によると、九二年（一月―二月）の国民総生産（GNP）の実質成長率は、前年比二・五%の伸び。これは算出方法の変った五六年以降では、第一次石油危機による不況の七四年のマイナス〇・八%に次ぎ二番目に低い。 ○東京地検特捜部は、東京国税局の告発を受けて前自民党副総裁の金丸信容疑者と元第一公設秘書の生原正久容疑者の二人を所得税法違反の罪で東京地裁に起訴。起訴事実金は丸容疑者が八七年分の所得二億円を隠し、約一億一、八〇〇万円の所得税を脱税。国会議員在職中の収入について所得税脱税で起訴されたのは、六六年の故田中彰治元代議士、九〇年の稲村利幸元環境庁長官に次いで三人目。	3・2	道路行政の動き ○道路審議会 基本政策小委員会 ○自動販売機の道路へのはみだし設置は道路法違反であるとして、大阪府天満署が、近畿ココカラポトリング社員等書類送検。 ○長野自動車道（豊科―更埴JCT）四二・七km開通 ○上信越自動車道（更埴JCT―須坂長野東）一五・九km開通 ・長野自動車道七五・八km全線開通 上信越自動車道初の開通 ○一般有料道路京奈和自動車道（精華下狛―山田川）四・八km開通 ○上信越自動車道（藤岡―佐久）六九・五km開通
3・9	3・9	3・6	27		
12	12	12	27		
18	18	13	27		

編集雑記

本号巻頭のグラビア写真は、昨年の九月号
広告で募集した当選作である。応募作品は組
写真四組、一枚もの四枚で、その中から組写
真二組が入選した。作品を拝見して道路の写
真と言うのは訴えかけの表現が、如何にむず
かしいか今更のように感じた次第である。

好奇心と弥次馬とは同じものかと思っ
たら、そう単純なものではないらしい。辞書に
よると好奇心とは、知的探求の心とある。弥
次馬とは面白半分に騒ぎ回る性質が特に強い
人のことを指す。馬に心は必要ないらしい。

老化の防止にはすべての事柄に好奇心を持つ
のがよい、と言われている。だからと言って、
釣人のそばで釣果を静かに待っていたり、日
曜画家の後の方で作画の進行を見守っている
のは、面白半分と言う点から弥次馬の部類に
入ると思われる。消防車のサイレンを聞くと、
仕事をほったらかして駆けて行く弥次馬は多
い。火事場に張られた立入禁止のロープを握

りしめ、感情を殺した面持ちで消火の進行を
見つめる。これが弥次馬のベテランだと言う。
人だかりの後方でモタモタしているのは、未
熟な弥次馬ということになる。

とにかく時の人になるとその家の前には、
報道関係の人々が増集する。その集団の中
に交じって弥次馬の目も光る。報道陣は仕方
ないとして弥次馬の忍耐力には感心させられ
る。この貴重な時間を知的探求に向けたら、
と思う人は弥次馬の資格がない。それが証拠
に目的を達し終えた連中の顔々には、見るべ
きものを見たという満足感がただよってい
る。だが弥次馬の対象にされた人こそ迷惑で
ある。何しろ家を出たとたんに、長時間充電
した射るような眼光で見つめられるのだから
たまらない。

今冬の或る日曜日、自動車を運転中に警官
に呼び止められた。パトカーの中に入れられ、
反則切符を渡された。合流点の入口でブレー
キを踏み、前後を見て発進したつもりだった
が、一時停止したように見えなかったらしい。
何秒間止まれば一時停止となるか、聞きた
かったが、パトカーの中では議論する気持ち
になれなかった。最後に受領印の代用か指紋
を取られた。よく外国人登録などで指紋押印

が問題になる。黒い大判のスタンプ台に指を
乗せると冷たい感触が伝わって来た。

さて、これをもつて一件落着かとうつむき
かげんにパトカーから出た。その時、自分に
向けて多くの視線が集まっているのに気付き
はっとした。あわてて顔をあげると、向う側
の車線にツラリと並んだ車から一斉に私の方
を見ていたのである。面白そうにしている顔、
同情するような顔、その顔々がさらし首のよ
うに並んでいるではないか。見られている恥
しさで思わず目を伏せた。その時である。こ
ちらを見ているドライバー諸君の顔々が、細
長い馬面に思えたから不思議である。推測だ
が人の顔と言うのは、興味の対象に目を凝ら
すとき、面相は丸くならず、タテ長になるも
のようだ。私を見て冷やかに笑う馬面、同
情するような目つきの馬の顔。弥次馬とい
う名は、駆けて行くその姿を表現した言葉でな
く、見られる側から見物人の顔々を揶揄した
言葉だったのかと、気がついた。(瑞)

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛3ビル2階 TEL 03(3234)4310・4349

定価700円(本体価格679円)

FAX 03(3234)4471

〈年間送料共8,400円〉

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金771303

口座名：道路広報センター