

道路法令関係Q&A

市町村合併と路線認定基準

道路局路政課

(ある昼休みの風景)

ダイスケ やすおくん、さつきから嬉しそうな顔をして何をみているの？

やすお あ、先輩。僕が夏に実地研修に行ったN町から毎月広報誌が届いているんですけど、読みながら何だか研修中のことをいろいろ思い出していたんです。市町村合併の話もいろいろ聞いて来たんですけど、平成一七年の合併後は市になるんで名前も変わってしまうんですよ。

ダイスケ そうなんだ。一七年に市町村合併を控えているところは多いよね。

やすお ところで先輩、市町村合併によって都道府県道の路線の認定には影響が生じませんか？例えば、N町には県道が通っているんですけど、どうやらこの県道は道路法第七条第一項に規定されている都道府県道の路線認定の要件で第一号から第六号までであるうち、第四号に該当しているようなんです。第四号は「二以上の市町村を經由する」となっていますが、N町の場合周

辺の町などと合併すると一つの市になってしまい、二以上の市町村を經由しなくなってしまうんです。合併後は要件を欠くことになってしまうということですか？

ダイスケ 君の言うように、市町村合併が行われると第四号の要件からはずれるところが出てくるように見えるよね。この辺りについては、地方分権の議論で市町村合併が促進されるようになってから指摘がされていたところだったんだよ。

ところでやすおくん、都道府県道は道路法第七条の規定以外にも適用される認定要件があるんだけど、知っているかな？

やすお 道路法以外にですか？ 路線の認定等の公示は道路法施行規則にありますけど・・・、認定要件というところとちよつとわからないですね。

ダイスケ 「都道府県道認定基準」^{※1}という通達があるんだよ。都道府県道は道路法第七条とこの基準の各要件のいずれかを適用して認定す

ることとされているんだ。事情の変化によって当初の認定要件を欠くことになっても、他の要件で読み込むことで都道府県道として存置できるようにしているのが通例なんだよ。

やすお そうだったんですか。N町もそれでは大丈夫なんですか。

ダイスケ 平成一四年にN町のようなケースに対処するために「都道府県道認定基準」が改正^{※2}されたんだ。

君が指摘したように、改正前は、道路法第七条第一項第四号「二以上の市町村を經由する幹線・・・主要港(等)・・・と連絡する道路」という要件が適用されている場合は、合併で一つの市町村となった場合他の要件での読み替えが難しかったんだ。そこで始めに、第六号の「・・・地方開発のため特に必要な道路」の読み替えの可能性が検討されていたんだ。「都道府県道認定基準」では第六号の要件を具体的に定めているけれど、その中に適用が困難だとされたものがあつたことから、合併促進の支障になるような現行法制度の問題点として、合併協議会などから緩和の要望が出されることになったんだよ。

やすお どんな基準が適用が困難なものだったんですか？

ダイスケ 「都道府県道認定基準」の第三地

方開発路線の要件」中、(四)と(六)が適用困難だったんだ。(四)は「相当規模の主要な集落の中心部」と当該集落の日常の生活圏域として密接な関係のある市町村の中心部とを連絡する道路で、当該生活圏域の総合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要なもの」となっていて、合併で一つの市町村になった場合読めないものが出てくることから、下線部について通達改正して、「市町村の中心部（合併した市町村にあっては合併以前の市町村の中心部を含む）」としたんだ。

また、(六)は「地形的制約により地域間の交流が妨げられている二以上の市町村をひとつの生活圏域として密接に結びつける道路で当該生活圏域の総合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要な幹線的なもの」となっているけれど、これも合併すると読めなくなることから、下線部を「二以上の市町村（合併した市町村にあっては合併以前の市町村をそれぞれ一の市町村とみなす）」というように通達改正したんだよ。

やすお そうなんですか。都道府県道はわかりましたが、市町村道はどのような扱いになっているんですか？ 市町村道の路線の認定については道路法第八条に書いてありますが、第一項において市町村道は「市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したもの」と

なっていますよね。要件としては、「市町村の区域内に存する」道路であり、「市町村長がその路線を認定したもの」であればよいということですか？

ダイスケ そうだね。市町村道については、都道府県道のような法定要件は特に定められていないから。この場合は、合併された市町村内において、合併前になされた路線の認定の効果が問題になるよね。

やすお 市町村道についてもここ数年の間に通達の改正などがなされているんですか？

ダイスケ いや、これに関しては昭和期の市町村合併が多かった時代である昭和三〇年に出された通達^{※2}でカバーされているよ。

合併前になされた路線の認定の効果は、当然に一般道路の管理事務とともに合併後の市町村に承継されるものと解されているんだ。だから、合併後の市町村においては改めて路線の認定などの手続を行う必要はないんだよ。

やすお それじゃあ、今度の合併に向けては円滑に進んでいるということですね。気になってるところがわかったら急にお腹が空いてきました。

ダイスケ それじゃあ時間も経ってしまったことだし、地下の食堂でさつとそばでも食べて来ようか。

やすお たまには気分転換に外に食べに行きたいですよ。研修でお世話になったN町は海の近くで、魚がおいしかったんですよ。また行ってみたいなー。景色もいい所でしたよ。

山に登ると町全体が見渡せてその見晴らしといったら・・・あれ？ ダイスケ先輩・・・？ 置いていかないでくださいよー。

※1 「都道府県道の路線認定基準等について」平成六年六月三日建設省道政発第三十三号

※2 「都道府県道の路線認定基準等について」の改正について（平成一四年七月一五日国道政第十二号）

※3 「市町村の合併に伴う市町村道の路線の認定等の取扱について」昭和三〇年六月一〇日建設省道政発第四百十八号

〔参照条文等〕

○ 道路法（昭和二十七年法律第八十号）（抄）

（都道府県道の意義及びその路線の認定）

第七条 第三条第三号の都道府県道とは、地方的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定したものを用いる。

一 市又は人口五十以上の町（以下これらを「主要地」という。）とこれらと密接な関係にある主要地、港湾法第二条第二項に規定する重要港湾若しくは地方港湾、漁港漁場整備法（昭和二十五年法律第三百七十七号）第五条に規定する第二種漁港若しくは第三種漁港若しくは飛行場（以下これらを「主要港」という。）、鉄道若しくは軌道の主要な停車場若しくは停留場（以下これらを「主要停車場」という。）、又は主要な観光地とを連絡する道路。

二 主要港とこれと密接な関係にある主要停車場又は主要な観光地とを連絡する道路。

三 主要停車場とこれと密接な関係にある主要な観光地とを連絡する道路。

四 二以上の市町村を経由する幹線で、これらの市町村とその沿線地方に密接な関係がある主要地、主要港又は主要停車場とを連絡する道路。

五 主要地、主要港、主要停車場又は主要な観光地とこれらと密接な関係にある高速自動車国道、国道又は前各号の一に規定する都道府県道とを連絡する道路。

六 前各号に掲げるものを除く外、地方開発のため特に必要な道路。

2-7 略

（市町村道の意義及びその路線の認定）

第八条 第三条第四号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。

2-5 略

○ 都道府県道の路線認定基準等について（平成六年六月三日建設省道政発第三十三号）

（別紙）

都道府県道の路線認定基準

第三 地方開発路線の要件

一 地方開発のため特に必要な道路とは、次のものをいう。

当該道路の存する地域における資源の開発、産業の振興、観光開発、研究学園都市開発等の振興か発計画が樹立され、又は住宅計画、工業団地計画若しくは流通業務施設整備計画等の土地利用計画が樹立されている場合並びに地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律第二条第二項に定める拠点地区に係る基本計画が作成されている場合において、当該計画の推進に必要とされる地点とこれと密接な関係にある主要地、主要港若しくは主要停車場又は高速自動車国道、一般国道若しくは都道府県道とを連絡する路線であつて、当該計画を推進するために特に必要と認められるものであること。

二 次に掲げる道路については、一にかかわらず、地方開発のため特に必要な道路とすることができる。

（一）（三） 略

（四） 相当規模の主要な集落の中心部と当該集落の日常生活圏域として密接な関係にある市町村の中心部（合併した市町村にあつては合併以前の市町村の中心部を含む。）とを連絡する道路で、当該生活圏域の総合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要なもの。

（五） 略

（六） 地域的制約により地域間の交流が妨げられている二以上の市町村（合併した市町村にあつては合併以前の市町村をそれぞれ一の市町村とみなす。）をひとつの生活圏域として密接に結びつける道路で当該生活圏域の総合的かつ計画的な整備を促進するため特に必要な幹線的なもの。

（七）（八） 略