

自動車専用道路制度について

国土交通省 道路局 路政課

道路局路政課の新人係員ツトムも配属されて早5ヶ月目となった。そんなある金曜日の業務時間終了後の先輩係員ユウイチとのやりとり。

ユウイチ

今日も一日お疲れ！定時過ぎたし、金曜日だし、焼き肉でも食べに行こうよ～。

ツトム

すいません、今は手が離せないです。

ユウイチ

え～、何やってんの？今日中にやること残ってたっけ？

ツトム

道路法（以下「法」という。）第48条の2以下に規定している「自動車専用道路」制度が僕の知的好奇心をくすぐって仕方ないのです。今、勉強中です。

ユウイチ

・・・

ツトム

ちょうどよかった、何点か先輩に質問してもよろしいですか。

ユウイチ

いや、あの・・・

ツトム

早速ですが、自動車専用道路制度とは自動車、自転車、歩行者等が混合して通行すること（以下「混合交通」という。）で生じる様々な障害を排除するため、特定の道路について、自動車のみの一般交通の用に供することとする制度で、法第48条の2にその指定に関する規定があります。そこまでは間違いないですよね？

ユウイチ

そうだね。（これは気合い入れないとまずいことになるな。）

ツトム

この制度って、「道路」を定義する法第2条第1項の「道路」とは、一般交通の用に供するもの」との規定と矛盾することにはなりませんか？

ユウイチ

法第2条第1項にいう「一般交通の用に供する」とは、何人も同一の通行方法による時は差別されない状態にあることをいうのであって、必ずしも混合交通の用に供されることを意味するものではないんだ。道路法上、専用道路制度としては自動車専用道路の他にも、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、歩

行者専用道路が法第 48 条の 13 で規定されているよね。

僕からもちょっと聞いてみたいんだけど、高速自動車国道と自動車専用道路の違いは説明できるかな？

ツトム

もちろんです。高速自動車国道は、法第 3 条に規定される道路の種類で、具体的には「自動車の高速交通の用に供する道路」で、「全国的な自動車交通網の枢要部分を構成」し、国民の政治、経済及び文化上特に重要な路線です（高速自動車国道法第 4 条第 1 項）。一方で、自動車専用道路は道路の種類ではなく、道路の機能上の区分であり、供用の仕方が一般の道路と異なるに過ぎません。ただ、両者とも自動車専用の道路である点は共通しているので、道路網の形成では両者の計画の調整が必要なはずですよ。

ユウイチ

その通り、素晴らしい。じゃあ、法第 48 条の 3 第 3 項にある「一般自動車道」とは何かな？

ツトム

一般自動車道は、道路法上の道路ではなく、道路運送法に基づき「専ら自動車の交通の用に供することを目的として設けられ」るものです（道路運送法第 2 条第 8 項）。これは、私人、公共団体又は国が、企業として経営する道路で、公物としての道路ではなくあくまで私有財産であるため、形態的には自動車専用道路と類似しているものの、両者は本質的に異なる制度ですよ。

ユウイチ

正解、さすがだね。法第 48 条の 2 第 3 項は、一般自動車道も自動車のみが通行できるという点では、自動車専用道路と同一であるため、道路管理者が自動車専用道路に指定しようとする場合には一般自動車道との調整について特に考慮することを義務づけているんだね。具体的には、その地域の交通の実態を勘案して、路線の位置、連結地点、構造等の諸点について調整する必要があるとされているよ。

ツトム

自動車のみが通行できるという点では、都道府県公安委員会が道路交通法第 4 条に基づいて、歩行者又は車両の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることで、同法第 8 条によって自動車以外の方法による通行の禁止するということがありますね。

ユウイチ

確かに。都道府県公安委員会による交通の規制は公物警察権に基づく規制である一方、自動車専用道路制度は、道路管理者が公物管理権に基づいて自動車のみ一般交通の用に供する道路を設けるものであることからこの両者も本質的に異なるものなんだ。ただし、道路を通行する者にとっては類似の制度であるし、また、道路管理者と都道府県公安委員会の双方の権限の行使に混乱が生じないように法第 95 条の 2 第 2 項は、道路管理者が自動車専用道路を指定しようとする場合、事前に都道府県公安委員会に協議を行うことを義務付けているよ。

ツトム

少し話は変わりますが、自動車専用道路の指定要件について規定する法第 48 条の 2 は、第 1 項と第 2 項に分かれていますね。

ユウイチ

そうだね。少しわかりづらいんだけど、両者の違いはわかる？

ツトム

先ほど勉強したところですよ。まず法第 48 条の 2 第 1 項において規定される自動車専用道路（以下「第 1 項自動車専用道路」という。）は、大都市地域の交通の円滑化を目的としたものであるのに対し、同条第 2 項において規定される自動車専用道路（以下「第 2 項自動車専用道路」という。）は、特定の道路の

区間内の交通の円滑化又は道路交通騒音により生じる障害の防止を目的としたものです。

ユウイチ

お～、的確に理解ができていますね。

ツトム

ところで、自動車専用道路に指定されるといつから当該道路は自動車のみの一般交通の用に供されることになるのですか？

ユウイチ

それは「指定」の性格を考えれば、わかることかもしれないね。自動車専用道路の「指定」は、既になされた、又は将来なされるべき道路又は道路の部分の供用の開始の意思表示の効果を限定する道路管理者の管理行為の一態様とされているんだ。この「指定」という管理行為によって、例えば立入制限等の行為制限及びそれに反した場合の罰則等が生じることになる（法第48条の11、法第48条の12及び法第103条）。それを踏まえると、法第48条の2第4項に規定する「公示」が自動車専用道路の指定という行政行為の効力発生要件と考えるべきだね。

ツトム

自動車専用道路に指定されると、立入制限等の行為制限の他にも、道路、軌道、一般自動車道又は交通の用に供する通路その他の施設（以下「道路等」という。）との交差の方式（法第48条の3）や連結の制限（法第48条の4）といった道路管理上特別な管理も必要とされてきますね。ということは、指定は、これらの効果が生まれることを踏まえると、少なくとも工事着手前に行うべきということになりますね。

ユウイチ

うん、そうだね。それじゃ、もう一つ同じ条文からの質問になるけど、法第48条の3の道路等に「鉄道」が含まれないのはなぜかな？

ツトム

本当ですね、鉄道との平面交差が認められてしまうと自動車専用道路のあちらこちらに踏切があってもよいことになりそうですよね。一方で、自動車専用道路の制度目的が交通の円滑化という観点からするとその様な状況はおかしいと思います・・・。

ユウイチ

道路法上の他の部分に道路と「鉄道」との交差に関する規定は無かったかな？

ツトム

そうか、ええと・・・（道路法をめぐりながら）・・・、そうか、法第31条の規定がありました。同条ただし書によると、道路と鉄道との交差方式は立体交差が原則とされており、こちらで一元的に処理しているということになりそうですね。

ユウイチ

そういうことだね。ちなみに、道路等との交差は立体交差が原則だけれども、法第48条の3ただし書で、当該道路等の交通量が少ない場合、地形上やむをえない場合その他政令で定める場合については、例外を認めているね。

ツトム

自動車が高速で走行する自動車専用道路に平面交差の部分があると非常に危険な気がしますが・・・。

ユウイチ

自動車専用道路と高速自動車国道の違いを整理した時の考え方に戻ってみようよ。高速自動車国道は「高速交通の用に供する」ことを目的とするものである一方、自動車専用道路は、交通の安全と円滑又は道路

交通騒音により生ずる障害の防止を図ることを目的とするものだったよね。自動車専用道路は必ずしも自動車の高速交通を意図するものではないんだ。やはり、制度の目的を抑えておくことは重要だね。

ツトム

そうですね。ちなみに、法第48条の3ただし書の「その他政令で定める場合」については、当該交差が一時的な場合と立体交差とすることによって増加する工事の費用がこれによって生じる利益を著しく超える場合の2つを、各々道路法施行令第35条第1号と第3号に規定していますね。

ユウイチ

政令まで把握しているとは、なかなか勉強が進んでいるね。その調子、その調子！

さてと、一通り自動車専用道路制度の概要を見ることができたし、そろそろ焼肉の時間に・・・。

ツトム

いえいえ、こんなにじっくり勉強できる機会は、普段の路政課の業務からしてめったにありません。すごく貴重な時間です！行くならお一人で・・・、というか、こんな時に一緒について来てくれる女性の一人くらいいた方がいいんじゃないですか？

ユウイチ

僕の人生は男一人専用道路制度と決めたんだ！！

ツトム

・・・