

# 道路区域の変更及び供用開始の事務手続きについて

国土交通省 四国地方整備局 道路部 路政課

## 1. はじめに

四国地方整備局は、香川県、徳島県、愛媛県及び高知県の四国4県を管轄しており、管理延長は約1,331.0km（H31年4月現在）に及んでおります（20事務所・41出張所体制）。四国地方では、人口減少が全国より約25年、高齢化が約10年早く進んでおり、また、最大クラスの地震で四国全域に震度6強から震度7の強い揺れが、太平洋沿岸域では巨大な津波の襲来が想定されている南海トラフ地震が切迫しているなど、状況はこれまで以上に厳しいものになり、インフラ整備はもとより防災対策はますます重要になってきています。

当整備局は「①南海トラフ地震への対応力の強化等、安全で安心して暮らせる四国②若者が増え、女性・高齢者等が生き生きと活躍する四国③地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国④中山間地域・半島部・島しょ部等や都市間が補完し合い活力あふれる四国⑤歴史・文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進め、人を引きつける四国」の5つの目標を持って四国の未来を創っています。

## 2. 四国の道路について（主な課題）

四国の道路には、下記の7つの課題があります。

### ① 途切れている高規格幹線道路

地震による津波の予想浸水箇所の多くで高規格幹線道路が未整備となっており、早急な整備が求められています。

### ② 直轄国道の事前通行規制区間率

事前通行規制区間が多く、その割合は9.8%と全国（4.2%）ワースト一位となっています。

### ③ 四国の移動時間差

高速道路網の整備の差によって、四国の主要都市圏の移動時間に大きな差があります。瀬戸内側に比べ、太平洋側のアクセスが、上記①の課題にも関連し時間がかかる現状です。

### ④ 自動車交通量と道路改良率

自動車交通量は35年で約1.7倍に増加しています。また、道路改良率は全国平均77.1%を大きく下回り、全国ワースト一位の61.4%となっており、中でも徳島県は52.9%、高知県は55.5%と、それぞれ全国ワースト一位二位となっています。

### ⑤ 交通渋滞と旅行速度

交通渋滞は県庁所在地及びその周辺に集中しており、人口集中地区の混雑時平均旅行速度は、東京や大阪に匹敵しています。

### ⑥ 交通事故件数・死者数と高齢率

交通事故による死者数、死傷事故件数ともに近年減少傾向にあります。

しかし、人口あたり死者数は全国平均を上回り、特に高齢者の割合が高くなっています。

### ⑦ インフラの老朽化

四国管内の橋梁約 2700 橋のうち、高度経済成長期に建設された橋梁は約 40%であり、建設後 50 年以上経過する橋梁は今後急速に増加していきます。

## 3. 道路区域の変更にあたって

ここまで、四国地方整備局及び道路部の主な取り組み・課題を簡単にご紹介しました。

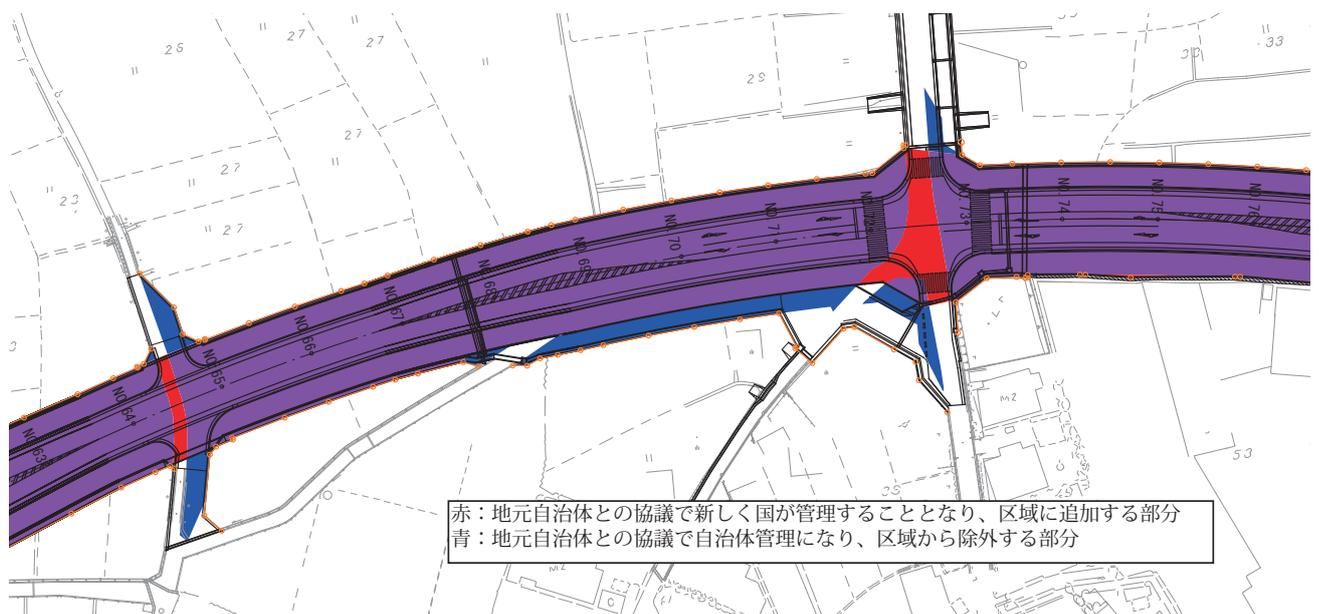
本稿では、さらに焦点を絞り、道路区域の決定、変更及び供用開始の事務手続きにおいて、路政課としてどのような点に留意しながら職務に当たっているのか、内部決裁時に複数回指摘を受けた事項について、実際に使用された事例を挙げてご紹介します。

### ① 区域変更について

道路の区域変更（決定）とは、道路の構造または管理上道路法の適用が必要とされる範囲の土地の部分を新規に道路区域とし、あるいは不要とされる範囲の土地の部分を現在の道路区域から除外する行為です。区域変更の効果は道路法 91 条に規定されています。権限取得前には一定の行為制限が働き、土地の形質の変更、工作物の新設等を行う場合は道路管理者の許可が必要になります。権限取得後は道路予定区域とされ、供用開始後の規定に準じて扱われます（供用開始については後述）。

区域変更は設計が決まってからなるべく早急（遅くとも用地買収前まで）に行い、道路法 18 条第 1 項及び第 2 項並びにそれに関連する法令の規定に基づき、その旨を広く一般に知らしめるため、官報公示を行うとともに、その図面類を整備局及び各事務所にて縦覧することとされています。

交差する道・水路などの機能回復部については、供用後の管理者について自治体との意思疎通が不足したまま設計・施工を行うと、管理者がどちらになるかなどの問題が発生することもあるので、区域決定時に最終的な管理区分を自治体と協議しておくことが必要です。事務所から区域決定の上申依頼があった際には、決裁に直接関係する訳ではないですが、参考として協議の進捗を聞き、管理境界の図面についての提出をお願いしています。



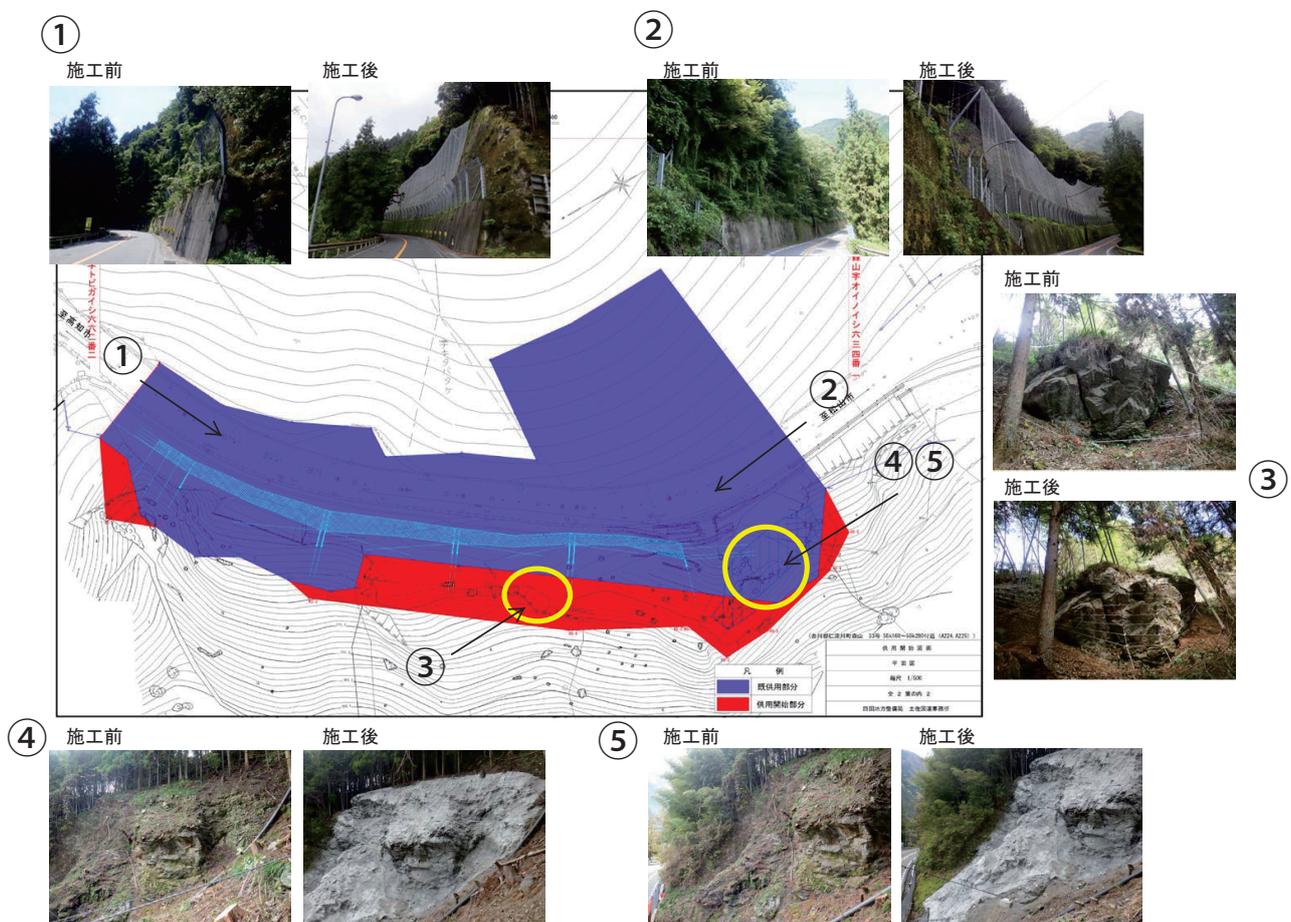
(図 1) 供用前の区域変更の例。市町村への移管協議未了を理由に、上図で青着色部となっているような箇所を紫のまま上申してきた事例あり。

## ② 供用開始について

道路の供用開始とは、道路を一般交通の用に供する旨の意思表示です。供用開始区間が道路区域内であること、道路管理者が供用開始しようとする部分について、土地所有権・使用権等何らかの権限を有していること、道路としての物的施設が一般交通の用に供して差し支えない程度に備わっていることの二点が要件となります。こちらも区域変更同様、道路法 18 条第 1 項及び第 2 項並びにそれに関連する法令の規定に基づき、その旨を広く一般に知らしめるため、官報公示を行うとともに、その図面類を整備局及び各事務所にて縦覧することとされています。

供用開始の上申時には写真が必須としています。これは、防災工事や交差点改良などの場合には施工前、施工後の違いや、暫定形で供用する場合の安全対策などを写真で確認し、供用範囲の妥当性を検証するため、上申の際には施工前、施工後の写真の送付を依頼しています。

また、新道開通の際にはどのような道路が整備されたのかを多元的に検証するため、こちらについても依頼しています。

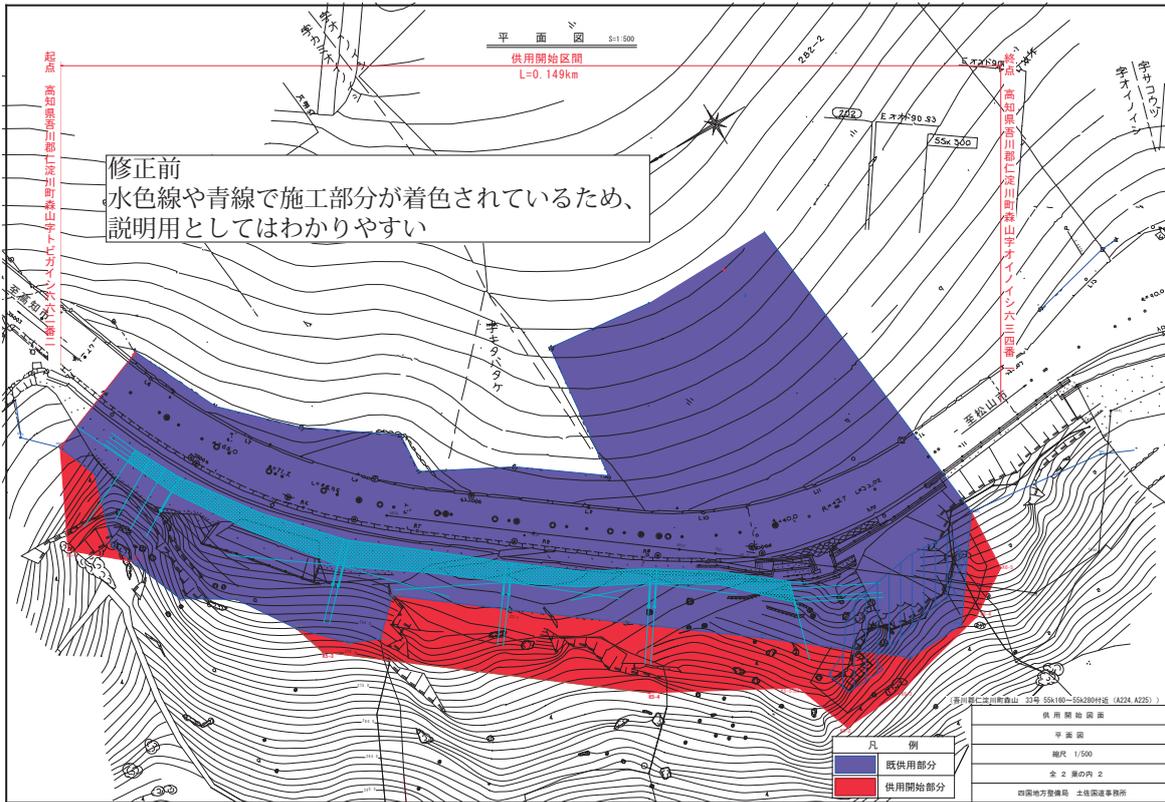


(図 2) 写真を添付した例。前項の図面のみのものと比べると、どのような施工をしたのか、現況がどのようになっているのかがわかりやすくなっている。

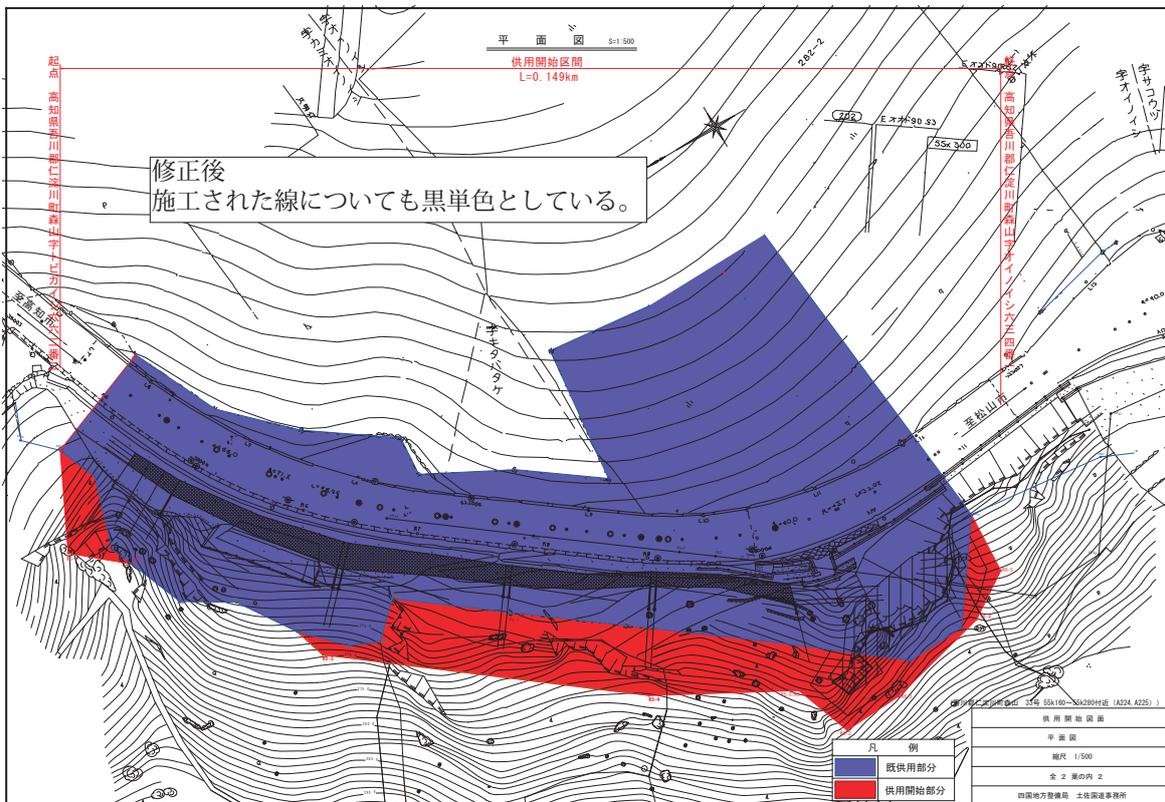
上記の例にも示しているように、それぞれの写真がどの位置からどの方向に向けて撮られた写真か、というのが記載されていればなおわかりやすくなります。

## ③ 区域変更、供用開始共通

上申図面がそのまま閲覧用、情報公開用となるので、個人情報の削除以外にも、内部的な情報（先線の絵、地下構造物）などは削除すべきです。また、構造物については基本的には黒単色としています。



(図3) 防災工事の施工箇所がカラーで記載されている例。具体的にどの部分を施行したのか視覚的に見やすく、内部での説明用には分かりやすいが、縦覧図面としては不適。



(図4) 修正後。黒単色で統一。

その他問題点として、以下のような事例が挙げられます。

- ・ 図面毎に着色が違っている。(例 供用済箇所が平面図では赤紫、横断図では青紫)
- ・ 起終点の表示で、明らかに接していない場合や右地番をとっている場合に「地先」表示が抜けている。

- ・農道部分（道路法上の道路ではないため、道路法の制限をかけることができない）を区域として追加していない。

上記のことについては、上申書類確認中に事務所に修正依頼をし、早急に是正していただくようにしています。

## 4. おわりに

本稿では、四国の国道での区域変更時に留意している点について、実際に用いられた図面を参考に挙げながらその一例を紹介しました。我々道路部は、道路利用者の皆様により安全で、より快適な道路を提供できるよう日々業務に尽力しています。現在私が行っている業務は、道路利用者の方々に見えるようなものではありませんが、道路の区域を決定することで道路管理者を明確にすることは、それ以降の道路管理者が行うすべての行為の法的な根拠となり、責任を持った施工や維持管理の源泉となるものです。今後もいわば縁の下の力持ちとして、正しく迅速に区域を決定できるよう努力していこうと思います。