

道路法令関係Q&A

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

道路局路政課

やすお ダイスケさん、今回は五月にあった「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」の内容について解説してくれませんか？

ダイスケ なんだい、藪から棒に！ やすおくんも張り切って作業していたじゃないか。

やすお でも、一つ問題が：

ダイスケ なんだい？

やすお 追加する方はわかるんですけど、除外する方はちょっとややこしいですよ。ほら、千葉県のやつって実際は足したり引いたりしているじゃないですか。でも、政令を読むと、国道一六号の指定除外区間を記述した後で「削る」って書いてありますから、普通に考えれば、「国道一六号は指定区間が追加された」ということになるはずなんですけど、ホームページに載っている記者発表資料を読むと「国道一六号の指定区間から四・九kmを除外する」という風にしか読めなくて：考えれば考えるほど頭の中が混乱してきちゃったんですよ。

ダイスケ なるほどね。確かにちょっと悩ましい

かもね： わかった、解説しよう！

でも、質問に答える前に一つ、やすおくんを確認しておかなきゃいけないな。

やすお なんですか？

ダイスケ 指定区間がどうやって決まっているのか、やすおくんはちゃんと知っているのかい？

やすお 一般国道の指定区間を定める政令（昭和三十三年政令第六十四号）で定められている

ものだと思っただけが：

ダイスケ 法的にはそうだね。でもその実質的な基準についてはどうかな？

やすお すみません：よくわかりません。

ダイスケ これについては道路審議会の答申があるんだよ。ちょっと調べてみてごらん。

やすお 図書館へ行ってきます。

やすお だいじょうぶ。

ダイスケ どうだった？ 実質的な基準について何かわかったかい？

やすお 教えていただいたとおり、「直轄管理区

間の指定基準に関する答申」（平成十一年七月道路審議会答申）がありました。

ダイスケ 厳密に言えば、「第2次地方分権推進計画」（平成十一年三月二十六日閣議決定）を受けた、だろ？

やすお ええ。その答申の中で、指定区間は、高規格幹線道路に加えて、「国土の骨格を成すとともに、国土を縦貫・横断・循環する人やモノ（道路空間を移動する電気・ガス・水・情報等を含む）の移動を安定的に確保するため、原則として①都道府県庁所在地等の広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する重要な区間（大都市圏における広域にわたる環状道路を形成している区間を含む）②重要な空港・港湾と高規格幹線道路又は①の区間を連絡する区間、のいずれかに該当する区間」となるとなっています。

ダイスケ 正解！ それじゃ、やすおくん、この答申にしたがって今回の政令改正について解説してみてくださいるかい？

やすお ええと： 今回の指定区間のうち、①一号（津軽自動車道）の区間追加と四六八号（首都圏中央連絡自動車道）の区間追加については、それぞれ高規格幹線道路に該当してきますから特に問題はないですよ。三五七号については、答申の基準で言うところの①に該当するものと説明されていますからこれもよしと：

一六号の「今まで除外していた区間を削る」というところは：

ダイスケ ダブルウェイだろ？

やすお はい。一六号は、千葉バイパスが平成一

三年三月に全区間供用されているため、旧道区間とのダブルウェイの状況になっていったんでしたよね…。答申の中でも「現在の直轄管理区間のうち、バイパス整備後の現道等については、直轄事業が施行中であるなど特別な事情がある場合を除き、調整の上、地方公共団体に引き継ぐべきである」とありますから、旧道区間が除外されたんじゃないでしょうか？

ダイスケ 細かいところは別にしてざっとそういうことだよな。じゃあ、除外された「旧道区間」はどうなっちゃったのかな？

やすお ええっと： 今回の政令改正で千葉バイパスを含む一六号の全線が指定区間（直轄管理）となりましたので、旧道区間は一六号の道路区域から外され、①一六号を延伸して吸収した区間、②一四号の単独区間として整理された部分、③三五七号を延伸して吸収した区間ということになってますね。

ダイスケ それじゃ、さっきの答申を踏まえて、それぞれについて解説をしてみてください？

やすお 答申によれば、旧道区間は都道府県管理に移行されることになるわけですから、①一二六号（指定区間外）を延伸して吸収した区間に

ついては特に問題はありませんし、②もともと一四号と重複していた区間についてはそのまま一四号（指定区間外）として立派に成立します。それぞれ道路法第十三条にいうところの「その他の部分」に該当しますので「都道府県管理」となりますから。それと、③三五七号については： あれえ、指定区間の延伸になっていますよね？ いやだなあ、さっきの説明と違ってきちやうなあ： 何で三五七号については指定区間の延伸をする必要があったんだらう？

ダイスケ それを考えるにはもう一つ重要な通達があつてね、「道路の改築等に伴う旧道区間の管理について」（昭和四十九年四月一日付道政発第十九号）っていうんだけど、これによると「道路の改築等により新道部分が完成した後ににおいても、一般交通の用に供する必要があると認められる旧道区間」、つまり今回の区間はこれに該当するわけだけど、これについては「旧道区間が廃止される前に必要に応じ他の道路として路線の認定、区域の決定」をすることとされているんだよ。

今回、三五七号の延伸区間として吸収された部分は、接しているのが一四号と一六号しかないだろ？ でも、今回の政令改正は一六号のダブルウェイを解消するための措置なわけだから、当然、国道としてのお相手は一四号しかないわけだけど、そんなことしたら一四号が二

股になっちゃうじゃないか。そんなの、どう考えてもやっぱりおかしいからね。じゃ、国道移管を諦めて地方道に移管する？ でもね、この区間については、「京浜工業地帯（東京港～横浜港）と京葉工業地帯（千葉港）を結ぶ重要な幹線道路網（東京湾岸道路）を実質的に形成していたことから、国道として引き続き維持管理されていくことが望ましく、又、前後区間が指定区間であることにかんがみ、引き続き指定区間とされることが望ましい」という判断があつてね、もう少し周りを見回してみたら、隣接地に起点を有していた三五七号（指定区間）という格好のお相手が見つかったので、「東京湾岸道路としての機能をより発揮するためには、湾岸地域的一般国道一六号と接続する必要がある」という理由をもって三五七号の区間を延長して吸収することにしたというわけなんだ。

やすお なるほど！ よくわかりました。それにしても、今回の政令改正って実はこんなに複雑なものだったんですね…。まったく思ってもみませんでした。

ダイスケ こういうのを「言簡にして意深し」って言うんだらうね。

★今回の政令改正につきましては、国土交通省道路局のホームページ（<http://www.niti.go.jp/road/index.html>）に記者発表資料が掲載されています（五月二日の項）。また、千葉国道事務所のホームページ（http://www.kc.niti.go.jp/child/17_ohsrs/road16.html）でも図解されており、ご利用ください。