

基礎から学ぶ道路事業（1）

国土交通省 道路局 企画課*

1. はじめに

日本の道は日本人の社会・経済・生活・文化活動を支え、歴史的発展を遂げてきました。

我が国最初の道路法は大正8年（1919年）に制定され、道路の種類、等級、路線の認定基準、道路の管理、費用の負担、監督及び罰則等が定められました。昭和27年（1952年）には、現在の道路法が制定され、道路網の整備を図るため、道路についての路線指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項が定められました。

本号では、こうした背景を踏まえつつ、道路事業に係る“基礎的な知識”を把握できるように、道路の役割や種類、道路事業の流れなどを紹介します。

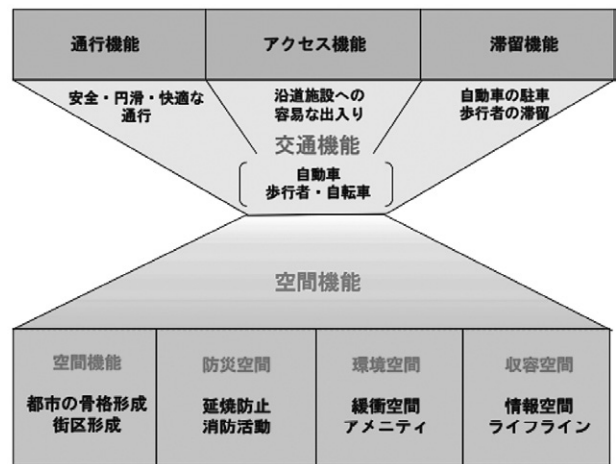


図-1 道路の機能

2. 道路の役割

1) 道路の基本的な役割

道路は、誰もが利用する身近な社会資本の1つです。交通ネットワークの要として、人の移動や物資の輸送に欠かすことの出来ない基本的な社会資本であり、社会・経済の発展を促し、国民生活の向上に大きく寄与するとともに、都市の骨格を形成するほか、防災空間の提供や各種公共公益的な施設の収容空間になるなど、公共空間としても重要な役割を果たしています。こうした道路の機能は、大きく「交通機能」と「空間機能」と呼ばれ、それぞれにおいて、図-1に示すような機能を有しています。

2) 道路は多様な空間

社会情勢や環境の変化に伴い、国土を支える道路の役割は増大しています。図-2のように、これまで情報化や環境保全など、その時々ライフスタイルの変化に対応して道路空間は進化してきました。



図-2 多様な空間を構成する道路

3. 道路の種類

1) 道路法の道路

道路法において、「道路」とは一般交通の用に供する道で、以下の(1)~(4)のものをいいます。道路別の延長割合は図-3の通りであり、高速自動車国道の延長割合が最も低く、市町村道の延長割合が最も

*03-5253-8111 (代)

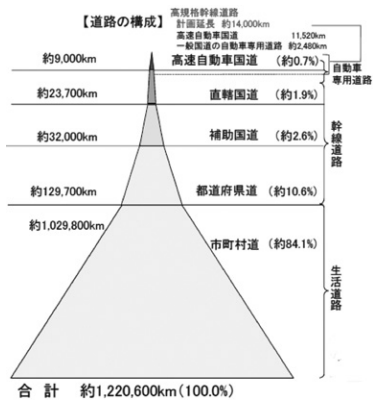
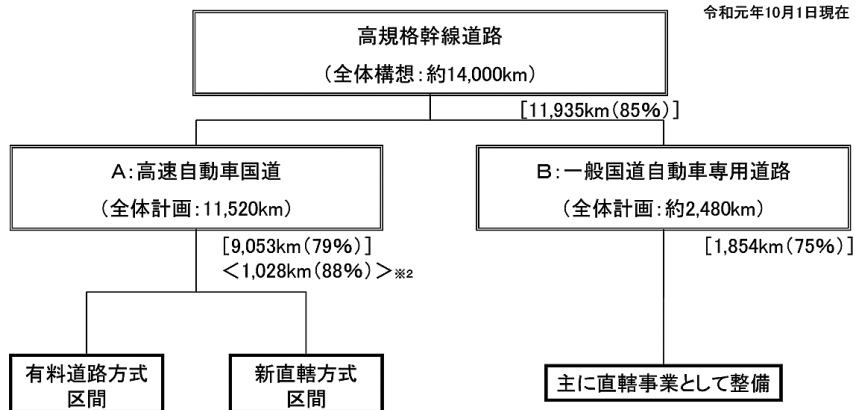


図-3 道路別の延長 (R1. 8月時点)



※1 平成21年5月に新たに整備計画が策定された外環、名古屋二環については一部税負担の併用を含む。
 ※2 ()内は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路で外書きであり、高規格幹線道路の統計に含まれている。

図-5 高規格幹線道路の体系

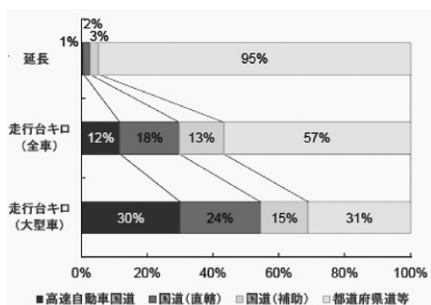


図-4 道路別の延長及び物流等のシェア

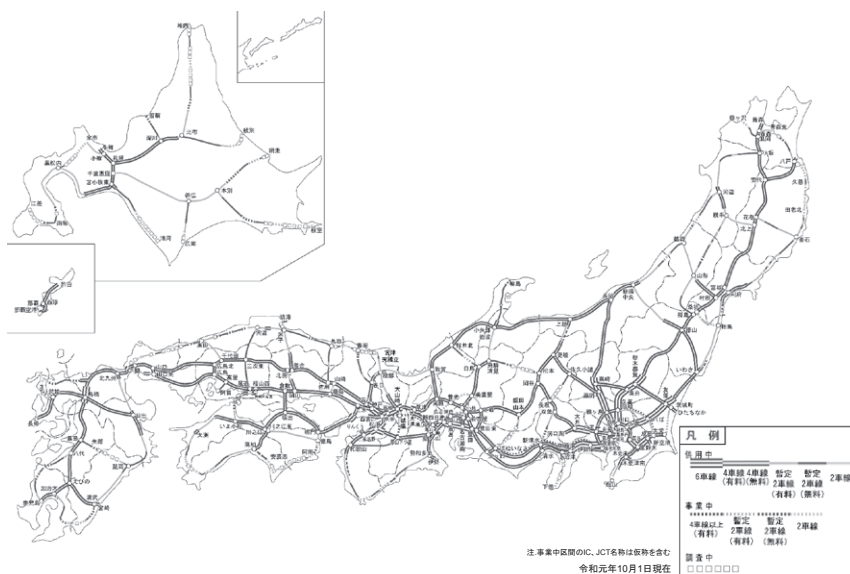


図-6 高規格幹線道路網図

高くなっています。一方で、図-4のように、高速自動車国道や一般国道は道路延長の割合に比して利用されている割合は高く、およそ1%の高速自動車国道が全体の30%の大型車の交通を担っています。

また、一般国道には、国土交通大臣が管理する直轄国道と都道府県や政令指定都市の長が管理する補助国道があります。直轄国道は、政令によって指定されており、指定区間ともいいます。一方、河川では都道府県または政令指定都市の長が管理を行う一級河川のことを指定区間といいます。

(1) 高速自動車国道

全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路

(2) 一般国道

高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路

(3) 都道府県道

地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路

(4) 市町村道

市町村の区域内に存する道路

2) 高規格幹線道路の体系

高規格幹線道路とは、図-5のように、「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」のことをいいます。高規格幹線道路は一般的に、自動車が高速で走行できる構造で造られた自動車専用道路のことを指し、昭和62年6月に閣議決定された第四次全国総合開発計画に位置づけられました。高規格幹線道路は、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用可能となるよう、約14,000kmに渡って形成されています。

また、高規格幹線道路網の現状は、図-6のよう

になっています。高規格幹線道路の約4割が暫定2車線区間であり、速度低下や安全性の低下、通行止めリスクが高いなどの課題があります。

3) 有料道路制度

我が国における本格的な有料道路制度は、財政上の制約の下で遅れていた道路整備を促進することを目的として、国又は地方公共団体が道路を整備するにあたり財政投融资資金等の借入を行い、道路の利用者から料金を徴収してその返済に充てる制度として昭和27年に創設されました。

昭和31年には、事業の効率的運営を図るとともに広く民間資金を活用するため日本道路公団が設立されるなど、道路整備特別措置法等による現在の制度の骨格が整えられました。

道路整備特別措置法に基づく有料道路には、図-7のように高速自動車国道、都市高速道路、本州四国連絡道路及び一般有料道路の4種類があります。

通常、建設された道路は無料で一般交通の用に供される「無料公開の原則」に基づいています。しかし、道路の整備を促進するため、借入金により整備し、通行料金を徴収してその返済に充てる有料道路制度を規定するとともに、料金の徴収主体を高速道路会社、地方道路公社等に限定しています。

4. 道路をつくる

1) 道路事業の流れ

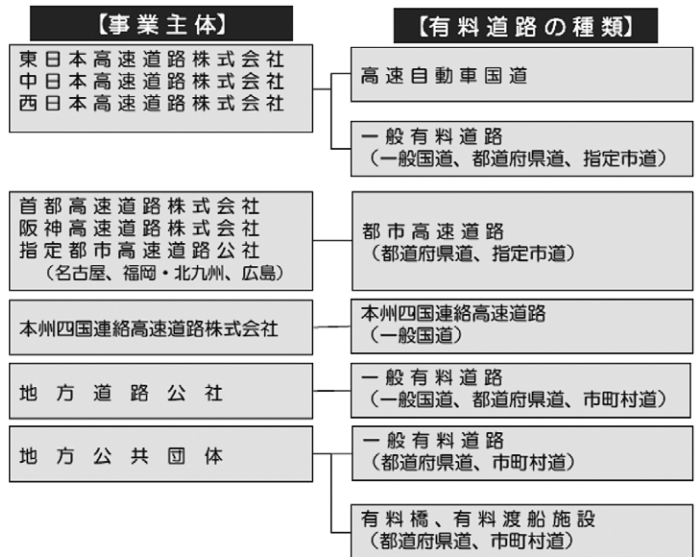
図-8のように、道路事業ではまず、道路交通調査を基に必要な路線が計画されます。その後、都市計画決定などの手続きを行った上で、事業(用地買収・工事など)に着手し、供用後は維持管理を行います。

2) 道路の技術基準

高速自動車国道及び一般国道の技術的な基準は道路法第30条に基づいて道路構造令によって定められています。また、都道府県道及び市町村道の道路構造についても道路構造令を参照して条例で定めることとなっています。

道路構造令では、常日頃利用する道路の幅員や勾配、線形など道路の根幹的な部分に関する基準が定められています。道路構造令を受けて、図-9のように、さらに具体的基準が定められています。

一次号に続く一



注) 高速道路株式会社が事業を営む道路は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との協定及び協定に基づく国土交通大臣の許可を受けた道路のみ。

図-7 有料道路の種類と事業主体

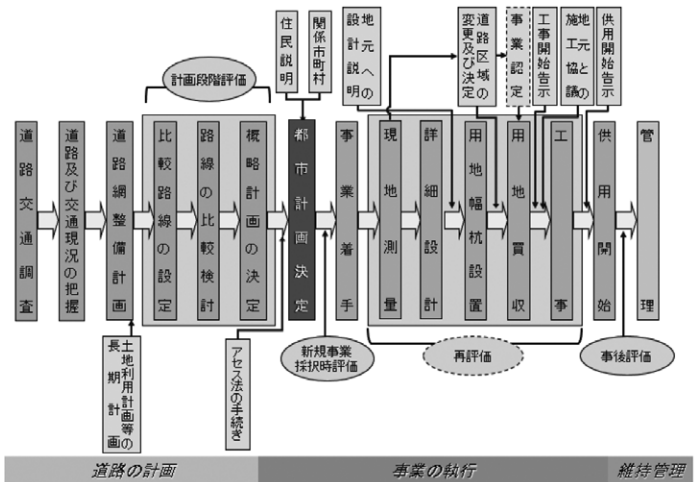


図-8 道路事業の流れ

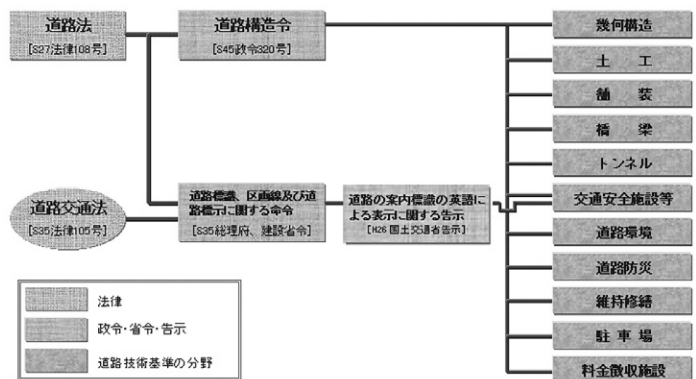


図-9 道路技術基準の体系