

## 第2章 道路計画全般

### 2-1 道路に関する法令等

道路行政を規律している法令は、道路法を中心として多数のものがあるが、大別すると次の4つのグループに分類できる。第一は、基本的な道路の管理に関する法令、第二は、道路の整備の促進のための政策的な法令、第三は、有料道路に関する法令、第四は、上記のいずれにも属さないその他の法令である。

その他、道路は、地域開発や都市計画においても重要な地位を占め、地域開発関係法、都市計画法等の中にも道路に関する規定が多く存在する。また、道路に関する行政処分に対する救済手続きについては、国・地方公共団体の行政行為全般に適用のある行政不服審査法、行政事件訴訟法、国家賠償法等の諸法令がある。

ここでは、これらの道路に関する法令について、概要を記載する。

#### 2-1-1 基本的な道路の管理に関する法令

##### (1) 道路法（昭和27年法律第180号）

###### 改正 令和3年法律第9号

道路に関する基本的な法律であり、道路の種別、指定・認定手続等を定めるとともに、その管理体系を明示している。また、道路がその本来の機能を果たすことができるよう道路の占有、保全に必要な諸規定を整備しているほか、道路の管理に必要な費用負担区分等を定めている。

##### (2) 道路法施行法（昭和27年法律第181号）

###### 改正 平成25年法律第76号

旧道路法を廃止し、新道路法施行の際の経過規定を定めたものである。

##### (3) 道路の修繕に関する法律（昭和23年法律第282号）

###### 改正 平成26年法律第53号

道路法で国の負担又は補助の対象とならない道路の修繕工事について、その緊急性にかんがみ、当分の間その費用の一部を補助すること等を定めている。戦後、道路の荒廃がはなはだしく、地方公共団体の負担だけでは、これをはかばかしく復旧整備させることがほとんど不可能であったことから制定された法律である。

##### (4) 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和38年法律第81号）

###### 改正 平成27年法律第47号

共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定めたものである。すなわち、道路の掘り返しを規制し、道路交通の障害及び道路の不経済な損傷を防止するため、大都市における特定の道路について、道路管理者が自ら共同溝を設置しうることを定めている。その費用の一部は、これまで掘り返しをしてきたガス、水道等の地下占用工事の起業者である関係公益事業者負担させるとともに、国は道路管理者の負担分について一定の割合で補助し、負担することができる。また公益事業者は道路管理者の許可を得て共同溝を占用しうる。

##### (5) 高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）

###### 改正 令和3年法律第9号

高速自動車国道に関する基本法で、道路法に定めるもののほか、路線の指定、整備計画、

管理、構造、保全等に関する事項を定めている。高速自動車国道の整備を図り、自動車交通の発達に寄与することを目的としている。

**(6) 国土開発幹線自動車道建設法（昭和 32 年法律第 68 号）**

**改正 平成 11 年法律第 160 号**

昭和 32 年に、国土開発縦貫自動車道建設法が制定され、その後東海道幹線自動車国道建設法、関越自動車道建設法、東海北陸自動車道建設法、九州横断自動車道建設法及び中国横断自動車道建設法が制定された。その後、昭和 41 年に、国土開発縦貫自動車道建設法に、東海道幹線自動車国道建設法ほか四法を統合し、題名が国土開発幹線自動車道建設法に改正され、現在に至っている。この法律は、国土の普遍的開発を図り、画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大を目的とし、そのため産業発展の不可欠の基盤である全国的な高速自動車交通網を新たに形成させることとしている。建設する路線の基本計画は国土交通大臣が立案し、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定する。

**2-1-2 道路整備を促進するための政策的な法令**

**(1) 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（昭和 33 年法律第 34 号）**

**改正 令和 2 年法律第 31 号**

「道路整備費の財源等の特例に関する法律」から改題され「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」として成立。揮発油税・石油ガス税の税込の用途を道路整備に限定する規定が削除され、一般財源化された。

道路の改築に関する国の負担又は補助の割合の特例その他道路整備事業に係る国の財政上の特別措置を定め、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的としている。

道路改築の国負担及び補助の割合の特例、地方道路整備臨時貸付金、一般会計における独立行政法人日本高速道路保有債務返済機構の債務継承等を規定している。

**(2) 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和 31 年法律第 72 号）**

**改正 平成 22 年法律第 20 号**

積雪寒冷の度が特にはなはだしい地域における道路交通を確保するため、当該地域内の道路につき、除雪、防雪及び凍雪害の防止について特別の措置を定めたもので、積雪寒冷地域における産業の振興と、民生の安定に寄与することを目的としている。国土交通大臣は、「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」を作成し閣議決定を求めなければならないことになっている。費用の負担割合の特例及び補助の特例が定められている。

**(3) 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（昭和 41 年法律第 45 号 平成 15 年改称）**

**改正 平成 23 年法律第 105 号**

交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等整備事業を実施することによって交通環境の改善を行うことを目的としている。交通安全施設等整備事業とは、第一に、都道府県公安委員会が行う信号機、道路標識又は道路標示の設置並びに交通管制センターの設置に関する事業、第二に、道路管理者が行う横断歩道橋の設置、歩道、自転車道の設置、道路標識、さく、街灯、区画線の設置等に関する事業をいう。この法律に基づいて、特定交通安全施設等整備事業の実施計画を作成し、実施しなければならない。

**(4) 踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）**

**改正 令和 3 年法律第 9 号**

踏切道の改良を促進することによって交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的としている。立体交差化又は構造の改良等が必要であると認められる踏切道について、国土交通大臣等が改良の方法を定めて指定する。指定された踏切道について、平成 18 年度以降の五箇年間に於いて立体交差化等の計画を定めることとしているほか、同計画に基づく事業に関する補助等の規定を規定している

**(5) 自転車道の整備等に関する法律（昭和 45 年法律第 16 号）**

**改正 平成 28 年法律第 113 号**

自転車道の整備等に関し必要な措置を定め、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、併せて国民の心身の健全な発達に資することを目的としている。国及び地方公共団体はこの目的を達成するため必要な措置をしなければならないこと、国土交通大臣は社会資本整備計画において自転車道の計画的整備の促進に配慮しなければならないこと等を規定している。

**(6) 自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）**

これまで、「自転車道の整備等に関する法律（昭和 45 年法律第 16 号）」や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年 11 月 25 日法律第 87 号）」により大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進してきたが、自転車の活用を総合的・計画的に推進するために、新たに定められた法律。

同法律では、自転車の活用の推進に関する基本方針や自転車活用推進計画が定められ、地方公共団体は、自転車活用推進計画を勘案して、区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画の策定に努めなくてはならない。

**(7) 日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法（昭和 62 年法律第 86 号）**

**改正 平成 23 年法律第 74 号**

日本電信電話株式会社の株式の売払収入による国債整理基金の資金の一部を運用し、社会資本の整備の促進を図るため、国の融資に関する特別措置を講ずるとともに当該資金の運用に関すること等を規定している。「本法の施行に伴い特会法、道路法、特措法、雪寒法、共同溝法、交安法について所要の規定の整備を行った。(NTT-A 型、NTT-B 型)」

**2-1-3 有料道路に関する法令**

**(1) 道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）**

**改正 令和 3 年法律第 9 号**

道路の整備を促進し、交通の利便を増進するために、通行又は利用について料金を徴収することができる有料道路の新設、改築、その他の管理及び料金の徴収等に関し、所要の規定を定めたものである。

**(2) 高速道路株式会社法（平成 16 年 6 月 9 日法律第 99 号 改正 令和元年法律第 71 号）、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成 16 年 6 月 9 日法律第 100 号 改正 平成 26 年法律第 114 号）、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律（平成 16 年 6 月 9 日法律第 101 号）、日本道路公団等民営化関係法施行法（平成 16 年 6 月 9 日法律第 102 号）**

高速自動車国道及び一般国道等主要な有料道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を

行う機関としての高速道路株式会社の組織、業務の範囲、財務、会計等について規定している。

**(3) 地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号）**

**改正 平成 25 年法律第 44 号**

都道府県及び政令で指定する市において、有料の道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行う機関としての地方道路公社の設立運営に関する諸規定を定めている。

**2-1-4 その他の道路関係法令**

**(1) 幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和 55 年法律第 34 号）**

**改正 平成 29 年法律第 26 号**

道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道について、この騒音によって生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図り、もって円滑な道路交通の確保と良好な市街地の形成に資することを目的とする。この法律は、沿道整備道路の指定、沿道整備計画の決定等について必要な事項を定めるとともに、沿道の整備を促進するため、緩衝建築物の建築等に要する費用の一部を道路管理者が負担する等の措置を規定している。

**(2) 軌道法（大正 10 年法律第 76 号）**

**改正 平成 29 年法律第 45 号**

一般交通の用に供するため敷設する軌道に関する法律である。軌道は原則として道路に敷設しなければならないこと、またその際主務大臣（国土交通大臣）の特許を受けなければならないこと、その他軌道事業者の道路の維持修繕業務、事業経営に対する監督等について規定している。

**(3) 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）**

**改正 令和 3 年法律第 9 号**

軌道法に規定したものを除いた鉄道に関する定めである。鉄道線路は、原則として道路には敷設できないが、やむをえない場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは敷設できるとされている。

**(4) 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）**

**改正 令和 2 年法律第 36 号**

道路運送事業の適正な運営と公正な競争を確保し、道路運送に関する秩序を確立することによって、道路運送の総合的な発達を図ることを目的としている。貨物自動車運送事業、自動車道及び自動車道事業、一般自動車道の開設、通行料金の承認、工事の施工、経営内容に対する監督等の規定している。

**(5) 道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）**

**改正 令和元年法律第 14 号**

道路運送車両について、所有権の公証等を行い、安全性確保、公害の防止、整備についての技術の向上を図り、自動車整備事業の健全な発達に資することにより公共の福祉を増進することを目的としている。

**(6) 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）**

**改正 令和 2 年法律第 52 号**

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害を防止す

ることを目的とし、歩行者の通行方法、車両及び路面電車の交通方法、運転者及び供用者等の義務、道路の使用、運転免許等について規定している。

**(7) 交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）**

**改正 令和 3 年法律第 36 号**

交通安全対策の総合的、計画的な推進を図ることを目的として制定された。道路管理者は、自らが管理する道路に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならないこと等が定められている。また、これらの目的を円滑に遂行するため内閣府に中央交通安全対策会議を置き、同会議が交通安全基本計画を作成し、実施を推進することとしている。

**(8) 自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和 37 年法律第 145 号）**

**改正 平成 16 年法律第 55 号**

自動車の保有者等に自動車の保管場所を確保し、道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づけるとともに、自動車の駐車に関する規制を強化することにより、道路使用の適正化及び道路交通の円滑化を図ることを目的とする。

**(9) 駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）**

**改正 平成 29 年法律第 26 号**

都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定め、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに都市機能の維持と増進に寄与することを目的としている。都市計画法に規定する商業地域若しくは近隣商業地域又はこれらの周辺地域内で自動車交通が著しくふくそうする地区においては、都市計画の一環として駐車場整備地区を定めることができることとしている。

**(10) 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号）**

**改正 平成 5 年法律第 97 号**

自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化を図り、あわせて自転車利用者の利便の増進に資することを目的として制定され、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車駐車場の整備等に関する必要な措置について規定している。

**(11) 公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和 26 年法律第 97 号）**

**改正 平成 31 年法律第 4 号**

道路、河川等の公共土木施設が災害に遭遇した際、その復旧をより速やかに行うために地方公共団体の財政力に応じた国の負担を定めている。

**(12) 都市モノレールの整備の促進に関する法律（昭和 47 年法律第 129 号）**

**改正 平成 23 年法律第 105 号**

都市モノレールは、主として道路に架設され、その路線の大部分は都市計画区域内に存するものをいうが、この都市モノレールの整備の促進に関して道路管理者の責務、国と地方公共団体の財政上の措置等について規定している。

**(13) 土地収用法（昭和 26 年法律第 219 号）**

**改正 平成 29 年法律第 45 号**

土地収用法（以下「法」という。）第 3 条をみると、土地を収用又は使用することができる事業として、第 1 号から第 35 号までにわたって各種の公共の利益となる事業が列挙されている。これら法第 3 条に掲げられている事業を収用適格事業と呼んでいるが、この収用適格事業に該当すれば、直ちに他人の財産を強制取得できるわけではない。河川事業や道路事業であっても、実際に施行される具体の事業が収用権を付与してまで行わなければならないものかどうかは、事業計画の内容を詳細に審査しなければわからない。

事業認定は、個々具体の事業について、起業者の能力、起業地及び事業計画を検討し、当該事業が高い公益性を有し、かつ土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであるから、当該事業のために他人の財産を収用する必要があることを国が認定する行為である。この事業認定があると、個々具体の事業について、起業者に土地等の収用権が付与されることになる。

しかし、事業認定を受ければ、直ちに他人の土地等を収用できるわけではなく、現実に収用するためには、事業の認定に引き続いて、土地調書・物件調書の作成→収用委員会に収用又は使用の採決の申請→収用委員会の裁決→裁決に基づく被収用者への損失の補償という手続を経ることが必要である。

#### （14）財源関係法

揮発油税法、地方揮発油税法、石油ガス税法、石油ガス譲与税法、自動車重量税法、自動車重量譲与税等がある。

#### （15）土地利用計画関係法

国土利用計画法、都市計画法、都市再開発法、土地区画整理法、建築基準法等がある。

#### （16）執行及び救済手続関係法

行政代執行法、行政不服審査法、行政事件訴訟法、国家賠償法等がある。

#### （17）公害関係法

環境基本法、大気汚染防止法、水質汚濁防止法、騒音規制法、振動規制法等がある。

#### （18）その他

補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律、過疎地域自立促進特別措置法、山村振興法、首都圏整備法、地方自治法、地方税法、地方財政法、屋外広告物法、国有財産法、文化財保護法、自然公園法、自然環境保全法、都市公園法、港湾法、漁港法、公有水面埋立法、河川法等がある。

## 2-2 道路法

道路法は、道路行政の根幹となっている法律であり、道路網の整備を図るため、道路に関して路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定めている。以下に概要について記述する。

### 2-2-1 道路の成立及び消滅

#### (1) 道路の成立

道路の成立は、路線の指定又は認定、区域決定、権限の取得、工事施行、工事完了により物的施設としての形態を備えた後、当該物的施設としての道路を一般交通の用に供する旨の意思表示（供用の開始）によってなされる。

##### ① 路線の指定又は認定

高速自動車国道の路線は、政令で指定されるが、その政令の制定又は改廃の立案の際には国土交通大臣は、あらかじめ国土開発幹線自動車道建設会議の議を経なければならず、政令中には路線名、起点、終点、重要な経過地等必要な事項を明らかにしなければならない（高速自動車国道法 4 条）。

国道の路線の指定は社会資本整備審議会の議を経た上で、政令で行われ、その政令中に路線名等必要な事項を明らかにしなければならない（法 5 条、法 79 条）。

都道府県道と市町村道は、それぞれ知事又は市町村長が議会の議決を経て認定する（法 7 条、8 条）。その場合、知事又は市町村長は、それを公示しなければならない（法 9 条）。

##### ② 区域の決定

高速自動車国道については路線の指定があった後、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て整備計画が定められ、その後遅滞なく区域の決定がなされる。区域の決定は公示され、図面は一般に縦覧される（高速自動車国道法 7 条 1 項）。

一般国道、都道府県道、市町村道については、路線の指定又は認定若しくは変更があった場合、遅滞なく区域の決定がなされ、公示縦覧がなされる（法 18 条 1 項）。

路線の指定又は認定は路線名、起点、終点、重要な経過地等を明らかにし、道路の位置を示すに過ぎないが、区域の決定がなされることにより、道路の範囲が明らかにされ、道路法の適用範囲が定まる。また、供用が開始されるまでの間は、道路管理者が当該区域内の土地について権限を取得する以前においても、一定の行為が制限される（法 91 条）。

##### ③ 土地等に関する権限の取得及び工事の施工

道路の区域が決定された後、供用の開始をするためには、土地その他の物件について所有権を取得するか又は地上権、貸借権を設定する等必要な権限を取得し、かつ物的施設としての道路を建設しなければならない。

##### ④ 供用の開始

物的施設としての道路が建設された後、それを一般の交通の用に供する供用開始という意思的行為があつて公物としての道路は、成立する。

#### (2) 道路の消滅

道路の成立の場合とは逆に、道路が一般交通の用に供されなくなったとき道路は消滅する。道路は公共用物であるから、その消滅には、成立と同様行政主体の意思的行為が必要である。これを公用廃止行為といい、供用の廃止と路線の廃止とがある。

##### ① 供用の廃止

道路は、道路管理者が直接公衆の用に供することを廃止する旨の意思表示をすることによって消滅する。道路の公用廃止は供用廃止の公示によってなされ、これを表示した図面が道

路管理者の事務所において一般の縦覧に供される。供用廃止の公告は告示による（法 18 条 2 項）。

## ② 路線の廃止

都道府県道や市町村道について一般交通の用に供する必要がなくなったと認められる場合に都道府県知事や市町村長が行う行政行為である（法 10 条）。路線の廃止によって道路管理者の責任が解除され、道路の区域や当該道路についてなされていた供用行為も自動的に消滅することとなる。路線の廃止がなされるとあらかじめ供用廃止の手続をとる必要はない。

## ③ 不用物件の処理

道路の供用が廃止された場合又は道路の区域が変更された場合に当該道路を構成していた不用となった敷地、支壁、その他の物件は不用物件といわれる。不用物件は従前当該道路を管理していた者が一定期間管理しなければならない（法 92 条）。その期間は国道、都道府県道を構成していた不用物件については 4 月、市町村道を構成していた不用物件については 2 月とされており、橋、渡船施設等については、1 月まで短縮できる（施行令 37 条）。この間私権の行使は制限される。これは供用の廃止があっても他の道路に利用しうる可能性があることを考慮し、また道路の敷地等を経済的に運用することを図るためである。なお道路の路線が廃止された場合も当然に供用が廃止されたことになるから法 92 条以下の不用物件の処理の手続によって処理される。

## 2-2-2 道路の管理

道路の管理とは、道路管理者が一般交通の用に供する施設として道路本来の機能を発揮させるためにする積極、消極作用の一切を指すものであり、道路の新設、改築、災害復旧、維持、修繕等を行い、占用の許可を行い道路のための公用負担を課し、沿道制限を行い、道路標識の設置を行う等はいずれも管理の内容であって、公法上の行為であることもあり、私法上の行為のこともあり、単なる事実行為にすぎないこともある。

これらの作用は原則として、道路管理者が行うが、これらの作用を行う道路管理者の機能を道路管理権という。道路管理権は、内容的に見れば、種々の異なる性質の作用を包含しており、全体としてみると、道路の敷地等の所有権から完全に独立した法律によって認められた特殊の包括的機能といえることができる。以下、順に、管理の内容、管理者について述べ、特に道路の構造、占用、保全等についても言及する。

### (1) 管理の内容

管理の内容としては様々なものがあるが、代表的なものは新設、改築、維持、修繕、災害復旧である。この他にも占用許可等が管理の内容に含まれるが、占用、保全等については項を改めて説明する。

- ① **新設** 法上の道路を新たに設けることをいうが、第一に、新たに道路を築造する工事で改築の範囲外のものと、第二に、既設道路（私設道路を含む。）を道路法上の道路となす場合とを包含する。前者についていえば、例えば区域の変更に伴い道路が築造された場合は新設ではなく、改築である。
- ② **改築** 道路を原状より改良するための工事のことで道路の効用、機能等の増大のための工事を指すことになるが、工事の種類は多種である。道路の拡幅、バイパスの新築等がこれに当たる。
- ③ **維持** 撤水、除草、除雪、砂利の補充等反覆して行われる軽度の道路の保存行為をいう。
- ④ **修繕** 当初、築造した道路が損傷された場合、その損傷した構造を保持、回復する工事で、災害復旧の範囲外のものをいう。
- ⑤ **災害復旧** 災害によって必要を生じた事業で、災害にかかった施設を原形に復旧すること

を目的とする工事等をいい、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法第2条第2項に規定されている。修繕とほぼ同義であるが、その発生原因が特殊であり、国庫負担率も特別であること等から別個の扱いをすることとしている。

## ⑥ その他の管理

次のようなものがある。

- a. 道路の区域の決定及びその公示
- b. 道路の供用の開始及び廃止
- c. 道路管理者以外の者の行う道路に関する工事又は維持の承認
- d. 道路台帳の調製及び保管
- e. 道路の占用許可、占用料徴収
- f. 占用の禁止又は制限区域の指定
- g. 沿道区域の指定
- h. 通行の禁止又は制限
- i. 受益者負担金等の徴収に関する事務

## (2) 道路管理者

法律上認められた特殊な包括的機能である道路管理権を有しているものを道路管理者という。

法は原則として、高速自動車国道及び指定区間内の一般国道については国土交通大臣（高速自動車国道法6条、法12条、13条）、指定区間外の一般国道については、都道府県知事又は指定市の長（法12条、13条、17条）、都道府県道については都道府県又は指定市（法15条、17条）、市町村道については市町村（法16条）がそれぞれ、当該道路の管理者であることを記している。指定区間外の一般国道について、知事又は指定市の長の行う管理は、地方自治法第2条第9項第1号に規定する第1号法定受託事務である（法第97条）。

### ① 高速自動車国道

高速自動車国道の新設、改築、維持、修繕、災害復旧事業その他の管理は国土交通大臣が行う（高速自動車国道法6条）。

### ② 一般国道

新設又は改築は原則として国土交通大臣が行う（法12条本文）。例外として都道府県知事が新設又は改築を行う場合は、第一に、工事の規模が小であるもの、第二に、特別の事情により知事が工事を施行するのが該当であるものの二つである（法12条但書）。後者の「特別の事情」としては、知事等が行う河川工事その他の建設工事と密接な関連を有することや、道路の区域を変更し当該変更に係る部分を一般国道以外の道路とする計画のある箇所であること等が認められている（施行令1条）。この場合、工事施行主体は都道府県知事であるが、指定市の区域内に存する一般国道については当該指定市の長が行わなければならない、指定市以外の市の区域内に存する一般国道については知事と協議して当該市の長が行うことになっている。

維持、修繕、災害復旧その他の管理は、指定区間内の一般国道については国土交通大臣が行い、指定区間外の一般国道については都道府県知事が行う（法13条2項）。

なお、指定区間とは一般国道中交通量の多い幹線区間で、特に政令で定められているものを指す。（「一般国道の指定区間を指定する政令」参照）。指定区間外の一般国道については例外として次のような場合が認められている。第一に、修繕については必要があると認めるときは国土交通大臣が自ら工事を施行することができる（道路の修繕に関する法律 法2条1項）。第二に、災害復旧についてであるが、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用して実施することが適当であると認められる場合、又は都道府県の区域の境界に係る場

合には、国土交通大臣が自ら施行することができる（法 13 条 3 項）。

※ なお、管理の特例として災害復旧等に関し、指定区間外の一般国道のみならず地方道全線において、国土交通大臣が道路管理者に代わって地方管理道路の道路啓開（国道、都道府県道、市町村道）・災害復旧（都道府県道、市町村道）を代行できる（法第 17 条第 7 項、第 27 条第 3 項）。

### ③ 都道府県道

都道府県道の管理は当該都道府県が行う（法 15 条）。都道府県道は当該都道府県の営造物であるとする考えに基づく。ただし、指定市の区域内に存する都道府県道の管理は、当該指定市が行い、指定市以外の市であっても、都道府県と協議してその同意を得て当該市が管理を行いうる（法 17 条）。

### ④ 市町村道

市町村道の管理は当該市町村が行う（法 16 条 1 項）。市町村道は当該市町村の営造物であると考えられるからである。管理の内容は、都道府県道の場合と同じである。市町村道については、市町村が他の市町村の区域内に営造物を設けた場合に例外としてそれに達する区域外道路の路線を認定することができることになっているが、この場合の区域外道路についても、この路線を認定した市町村長の統轄する市町村が道路管理者としてこれを管理する。また区域外道路が当該道路の存する他の市町村の市町村道としても認定されている道路であるときは道路の重複関係が生じ、複雑になるので、これらの道路管理者である関係市町村の市町村長が、それぞれ議会の議決を経てその重複する部分の道路の管理方法を協議して認めなければならない。

## (3) 道路管理者の特例

道路の管理は、道路管理者の権限及び義務に属し、他の者は関与しないのが原則となっている。しかし、この原則には若干の例外がある。また、特別の事情があるため特定の者を道路管理者とする場合もある。

### ① 権限の代行

管理者の特例の第一のものは権限の代行によるものである。権限の代行が認められている範囲においては、代行者は道路管理者の地位に立ち、その限りにおいては本来の道路管理者は権限を行使することができない。権限の代行は道路法をはじめとして各法律に規定しており、以下のとおりである。

- a. 国土交通大臣は、指定区間外の一般国道の新設、改築を行うことができるが、この場合には、国土交通大臣が道路管理者の権限の一部を代行する（法 27 条）。代行できる権限の範囲は施行令 4 条に列挙してある。
- b. 国土交通大臣は、指定区間内の国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理を都道府県知事又は指定市の長に行わせることができる（法 13 条 2 項）。その範囲は施行令 1 条の 2 に列挙してある。

また、災害復旧等に関し、指定区間外の一般国道のみならず地方道全線において、国土交通大臣が道路管理者に代わって地方管理道路の道路啓開（国道、都道府県道、市町村道）・災害復旧（都道府県道、市町村道）を代行できる（法第 17 条第 7 項、第 27 条第 3 項）。【※再掲】

- c. 国土交通大臣は、指定区間外の一般国道の修繕をすることができる（道路の修繕に関する法律 2 条、同施行令 7 条）
- d. 東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、阪神高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)又は地方道路公社及び独立行政法人日本高速道路保有債務返済機構は国土交通大臣の許可又は認可を受けて、有料道路の新設又は

改築を行うことができるが、この場合には道路管理者に代って一定の権限を代行することができる（道路整備特別措置法 8 条、9 条）。

## ② 権限の委任

道路管理者である国土交通大臣の権限の一部は、地方整備局長又は北海道開発局長に委任することができる（法 97 条の 2）。委任できる権限は施行令 41 条に列挙してある。

## ③ 長の専決

道路管理者が地方公共団体である場合には一定の道路管理権は当該地方公共団体の長が行う（法 97 条）。これは、道路管理者が地方公共団体であるときに、個々の行政処分を行うに当たっていちいち議会の議決等を行っているとは煩雑であるから、これを避けるため地方公共団体の長が専決することができるとしたものである。

## ④ その他の管理者の特例

権限の代行等による場合以外に道路管理者の特例として次のようなものが認められている。これらすべて、特別の事情があるために通常の道路管理者以外の者が道路に関する管理を行うことを認めたり、道路管理者間の協議を義務づけたり、道路管理者に道路管理行為以外の行為を行うことを認めたものである。

### a. 境界地の管理

地方公共団体の区域の境界に係る道路については、関係道路管理者が協議して管理方法を定めることができる（法 19 条、施行令 5 条、5 条の 2、6 条）。

### b. 兼用工作物の管理

兼用工作物(注)については、施設管理者と道路管理者とが協議して別に管理方法を定めうる（法 20 条、21 条）。

(注) 兼用工作物 道路と堤防、護岸、ダム、鉄道橋、軌道橋、踏切道、駅前広場等、公共の用に供する工作物又は施設とが相互に効用を兼ねる場合の当該工作物をいう。道路としての働きをなすと同時に他の工作物としての働きもなしている。

### c. 原因者工事

道路管理者は、他の工事(注 1)又は他の行為(注 2)により必要を生じた道路に関する工事等を当該工事の執行者又は行為者に施行させることができる（法 22 条）。特別の原因により道路に関する工事を必要とするに至った場合には、その原因者に一定の義務を課すことが、公平であり、便宜であるからである。

(注 1) 他の工事 道路に関する工事以外の工事のことで、河川の引堤工事、堤防の嵩上工事、ダム建設工事等がこれに当る。

(注 2) 他の行為 道路を損傷汚損する行為や、道路の補強、拡幅その他道路の構造の現状を変更する必要を生じさせる行為のことで、それにより必要を生じた道路に関する工事とは、水道管の漏水によって破損した道路を復旧する工事や自動車が破壊した橋の高欄の復旧工事等が考えられる。

### d. 附帯工事

道路管理者は、道路に関する工事に困り必要を生じた他の工事又は道路に関する工事を施行するために必要を生じた他の工事を道路に関する工事と併せて施行することができる（法 23 条）。この様な工事の例としては、道路の拡幅工事のために必要を生じた電柱の移転工事、橋の新設工事を行うために必要を生じた河川の締切工事等がある。

### e. 承認工事

道路管理者以外の者は道路に関する工事の設計及び計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる（法 24 条）。例としては、沿道居住者が道路の舗装、散水等を行うような場合がある。

#### (4) 道路の構造

##### ① 一般原則

道路法は、道路の構造の原則として、「当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない」（法 29 条）と定めている。一般に道路の構造は、安全・速度・快適の三要素を考慮して決定すべきであるとされているが、法 29 条は道路として保持すべき構造の一般原則を定めたものといえる。

この一般原則からくる道路管理者の義務に違反した道路を築造した場合には道路管理者は法律的な責任を問われることとなる。国家賠償法第 2 条の道路の設置、管理の瑕疵に対する賠償責任がこれである。

##### ② 技術的基準

道路の構造についての技術的基準は、国で定めた道路の構造の技術基準として道路構造令に詳細が定められている。

一方、道路管理者が地域に合わせた基準を条例で定めている。これは、県道を新設し、又は改築する場合における県道の構造の技術的基準、県道に設ける道路標識の寸法及び道路等との交差の方式を立体交差とすることを要しない場合を定めたものである。

- ・道路法に基づき県道の構造の技術的基準等を定める条例（平成 24 年 12 月 27 日 茨城県条例第 80 号）
- ・道路法に基づき県道の構造の技術的基準等を定める条例施行規則（平成 25 年 3 月 30 日茨城県規則第 32 号）

##### ③ 特別の規定

###### a. 道路と鉄道の交差（法 31 条）

道路と鉄道とが交差する場合、国土交通大臣又は道路管理者は鉄道業者と交差の方式、その構造等につき、あらかじめ協議しなければならない。また、特別の事情がある場合の外、立体交差としなければならない。

###### b. 自動車専用道路と道路等との交差及び連結（法 48 条の 3、48 条の 4、48 条の 5）

自動車専用道路、軌道、一般自動車道等とを交差させようとする場合には、原則として道路管理者は交差の方式を立体交差としなければならない。連結させようとする場合においては、関係管理者間の協議又は自動車専用道路の管理者の許可が必要である。

###### c. 高速自動車国道と道路等との交差及び連結（高速自動車国道法 10 条～12 条）

高速自動車国道と道路、鉄道、軌道、一般自動車道等が交差する場合、交差の方式は、立体交差としなければならない。高速自動車国道と道路、一般自動車道等とを連結させようとする場合においては、道路、一般自動車道等の管理者は、国土交通大臣の許可が必要である。なお、高速自動車国道と鉄道とが交差する場合においては、国土交通大臣は当該鉄道業者と交差の構造、工事の施行方法及び費用負担についてあらかじめ協議しなければならない。

#### (5) 道路の占用

道路は一般交通の用に供することを目的として作られた施設であるから、道路を歩行し、自転車、自動車等により通行することは原則として自由である。これを道路の自由使用という。高速自動車国道においては、歩行や、自転車の通行は許されていないが、これは、高速度、短時間の輸送という特別な目的のために交通手段を限定しているだけであって、自動車を用いればいかなる者でも使用しうるのであるから、自由使用に変わりはない。ただし、自由使用といえども工事中等の理由がある場合には、道路法や道路交通法の規定により制限を受けることがある。

以上の自由使用の原則に対し、道路を一般的な利用方法をこえて使用しようとする場合には道路管理者の許可等を必要とする。これを道路の特別使用といい、道路法は道路の占用として規定している。

① **占用物件（法 32 条）**

道路管理者の許可を受けて道路に設けうる占用物件は次のようなものである。

- a. 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔等
- b. 水管、下水道管、ガス管等
- c. 鉄道、軌道等、自動運行補助施設
- d. 歩廊、雪よけ等
- e. 地下街、地下室、通路等
- f. 露店、商品置場等
- g. その他、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

② **占用の許可基準（法 33 条）**

許可基準は三つあり、第一に、占用物件が法定されたものにあたること  
第二に、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであること  
第三に、占用期間、場所、占用物件の構造、工事実施方法、工事の時期、道路の復旧方法について政令で定める基準に適合することである。

③ **工事の調整のための条件（法 34 条）**

道路の占用の許可に際しては、他の占用工事、道路工事等との調整を図るため道路管理者は必要に応じて条件を附することができる。一般に道路の占用は道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがあるが、特に工事を伴うものについては道路を不経済に損傷し、交通に著しい支障を及ぼすおそれが多い。そこで他の占用工事、道路工事との間に合理的な調整を図ったものである。

④ **占用の禁止又は制限（法 37 条）**

道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路や幅員が著しく狭い道路については車両の能率的な運行を図るため区域を指定して道路の占用を禁止し、制限することができる。その場合管轄警察署長と理由等について協議しなければならない。

茨城県では緊急輸送道路の全線について、新設電柱の占用を制限している。事務処理については、「道路法第 37 条に基づく電柱の占用制限区域の指定等に関する事務取扱要領」（令和 2 年 3 月 30 日道維第 833 号土木部長通知）を参照。

⑤ **占用料（法 39 条）**

道路管理者は道路の占用につき占用料を徴収することができる。占用料の徴収は道路の管理権に基づいて行われるものであり、占用料の性質は、公共用物の利用によって占有者が受ける利益を徴収するものである。占用料の額及び徴収方法は指定区間内の国道にあっては政令、その他の道路にあっては道路管理者である地方公共団体の条例で定める。国の行う事業については占用料を徴収しない。

- ・茨城県道路占用料徴収条例（昭和 33 年 3 月 28 日 茨城県条例第 6 号）

⑥ **原状回復（法 40 条）**

道路の占用期間が満了したり、道路の占用を廃止したりした場合には、道路占有者は占用物件を除去し、道路を原状に回復しなければならない。

⑦ **特例（法 35 条、36 条）**

国で行う事業の占用については特例が定められている。すなわち、上記の様な占用の許可は要せず、事業者は道路管理者と協議すれば足りる。

水道、工業用水道、下水道、地方鉄道、ガス、電気、電気通信の各事業のため道路の占用

を必要とする場合についても特例が定められている。すなわち、許可を受けようとする場合には、工事実施の1か月前までに工事の計画書を道路管理者に提出しておかねばならない。ただし、法37条により占用が制限されているのはこの限りでない。

## (6) 道路の保全等

道路の構造を保全し、交通の安全と円滑を図ることは道路の管理上最低限の重要な行為である。

道路法は、そのため道路管理者の義務、道路利用者の義務や各種規制措置を定めている。

### ① 道路の維持又は修繕（法42条）

道路管理者は道路を常時良好な状態に保つように、維持修繕しておかなければならない。

維持修繕に関する技術的基準等は政令、省令で定められている（施行令第35条の2、施行規則第4条の5の5）。本条に反し道路の管理に瑕疵があったため他人に損害を生じたときは、国家賠償法の規定により、国又は地方公共団体は賠償の義務を負う。

### ② 道路に関する禁止行為

何人に対しても禁止されているのは、第一に、みだりに道路を損傷し、汚損すること、第二に、みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積するなどして道路の構造や道路交通に支障を及ぼすおそれのある行為をすることである（法43条）。道路に関してこれらの侵害行為が行われたときは、道路管理者は、私権の作用としてではなく、道路管理権に基づき、自らその侵害行為の排除を強制し、実現することができる（法71条、行政代執行法）。

またこれらの侵害行為に対しては罰則が適用される。これらの禁止規定は道路の本来の目的を達成するためのものであり、公物管理上の要請に基づくものである。

### ③ 保全のための具体的措置

#### a. 車両の積載物の落下の予防装置（法43条の2）

車両の積載物が落下するおそれがある場合、道路管理者は、運転者に対して車両の通行の中止等通行の方法について必要な措置をすることを命ずることができる。

#### b. 沿道区域の指定（法44条）

道路管理者は道路に接続する区域を20mを超えない範囲において沿道区域として指定する事が出来る。沿道区域内においては、土地、竹木又は工作物の管理者は、その土地等が道路の構造に損害を及ぼす等のおそれがある場合、その損害防止の施設を設け、その他必要な措置を講じなければならない。

茨城県では、「道路法に基づき県道の構造の技術的基準等を定める条例」の一部改正により沿道区域の指定の基準を設け、令和2年7月1日より管理道路全てについて沿道区域を指定している。

#### c. 道路標識などの設置（法45条）

道路管理者は、道路の構造を保全し、交通の安全と円滑を図るため必要な場所に道路標識又は区画線を設けなければならない。道路標識及び区画線の種類、様式その他必要な事項は「内閣府令・国土交通省令」で定められている。

#### d. 通行の禁止又は制限（法46条）

道路管理者は道路の破損、欠壊等により交通が危険である場合及び道路に関する工事のためやむをえない場合には、区間を定めて車両の通行を禁止又は制限できる。

水底トンネルについては、その特殊な構造のため、危険物の爆発等の事故が発生した場合はトンネルの構造に回復不能の損害を与えるところから、法は道路管理者に対し、爆発性、易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行を禁止制限できる権限を与えている。

#### e. 通行車両の制限（法47条）

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するためには、現実に道路を通行する車両に対しても一定の制限が必要である。そこで法は、通行に供される車両の幅、重量、高さ等についての限度を政令で定めることとした。その政令が車両制限令である。

#### (7) 自動車専用道路

混合交通によって生ずる支障を除去し、車両の能率的な交通を図るため、道路管理者は自動車のみ的一般交通の用に供する道路を指定することができる。こうして指定された道路が自動車専用道路で昭和34年3月の改正で新たに設けられた。この道路の指定としては二つの場合がある。

共通の要件は、交通が著しくふくそうして車両の能率的な運行に支障を生じていることと道路管理者が交通の円滑を図るために必要があると認めることの二つであるが、第一のケースは、未供用の道路について、区域の全部を対象に指定し、かつ市街地及びその周辺地域のものに限られるに対し、第二のケースは、未供用、既供用を問わず一定区間につき道路の一部（未供用の場合は全部も可）を対象としており、市街地、地方部を問わない点で違いを示している（法48条の2）。第一のケースは首都高速道路や、阪神高速道路等の都市高速道路の指定であり、既存の道路を改築して設けられるバイパス等の指定は第二のケースである。

自動車専用道路の中には何人も立入ることはできず、通行は自動車による方法に限られている。道路管理者には、自動車専用道路の入口その他必要な場所に通行の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設ける義務が課されている（法48条の11）。また、自動車専用道路と他の道路、軌道、一般自動車道等との交差の方式や連結の方式も特別に規定されている。なお、高速自動車国道は、自動車専用道路の対象には入らない。高速自動車国道は自動車専用の道路であり、しかも高速交通の用に供されるものであるから重ねて指定する必要がないためである。

#### (8) 自転車専用道路

自転車専用道路等についての規定は、昭和46年4月、新たに新設されつつある自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、あるいは歩行者専用道路を対象に設けられたものである。即ち、道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときはまだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて自ら自転車、自転車及び歩行者、あるいは歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分を指定することができる（法48条の13）。ただし、指定に係るものが道路の一部であるときは、その部分は、当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限られる。道路管理者は自転車専用道路等の指定をしようとする場合においては、あらかじめ対象となる道路の存する市町村長に協議しなければならない。自転車専用道路等と他の道路等とを交差、連結させようとする場合には道路管理者は、当該自転車専用道路等の安全な交通が確保されるよう措置しなければならない（法48条の14）。

自転車専用道路については自転車による以外の方法で通行すること、自転車歩行者専用道路については自転車以外の車両で通行すること、歩行者専用道路については車両により通行することが各々禁止されている（法48条の15）。

### 2-2-3 道路に関する費用、収入及び公用負担

#### (1) 道路に関する費用の負担及び国庫補助

道路の管理に関する費用は、当該道路の道路管理者が負担するのが原則である（法49条）。すなわち、指定区間内の国道にあっては国、指定区間外の国道にあっては都道府県、その他の道路にあっては道路管理者である地方公共団体が各々費用を負担する。しかし、これにつ

いては、道路法自体に、又他の特別法に各種の例外が存しており、きわめて複雑な関係を形成している。

実際に法制上どのような仕方で費用負担がなされるのかを、国道の管理に関する費用を例にとると、次のようになる。

第一に、新設、改築に費用については、国土交通大臣施行の場合、国が3分の2、都道府県が3分の1、都道府県施行の場合、国が2分の1、都道府県が2分の1、それぞれ負担する。いずれの場合も、新設改築により他の都道府県も著しく利益を受けるときは、国土交通大臣は関係都道府県の意見を聞いたうえで、政令で定める基準により負担金の一部を他の都道府県にも分担させることができる。

第二に、維持、修繕、その他の管理の費用については、指定区間内の国道と指定区間外の国道とで国と地方の負担割合が異なっている。

## (2) 収入の帰属

都道府県又は市町村である道路管理者が国土交通大臣の許可を受けて橋の通行者又は渡船施設の利用者から徴収する料金（法 25 条）は、その都道府県又は市町村の収入となる。

原因者負担金（法 58 条）、附帯工事負担金（法 59 条）、他の工作物の管理者の負担金（法 60 条）、受益者負担金（法 61 条）、占用者の負担金（法 62 条後段）は道路管理者の収入となる。つまり、指定区間内の国道に係るものは国、指定区間外の国道に係るものは都道府県又は指定市、都道府県道に係るものは都道府県又は指定市、市町村道に係るものは市町村の収入となる。

占用料（法 39 条）は、指定区間内の国道については、原則として国の収入であるが、国土交通大臣が知事又は指定市の長に管理を行わせている場合は、都道府県又は指定市の収入となる。更に、指定区間外の国道については、都道府県、指定市又は指定市以外の市、都道府県道又は市町村道については、都道府県又は市町村のそれぞれ収入となる（法 64 条、施行令 19 条の 43）。

## (3) 公用負担及び損失補償

### ① 義務履行のために要する費用（法 65 条）

道路法やそれに基づく命令、条例又は処分によって義務が課されることがあるが、その義務履行のために必要な費用は、特別の定めがある場合を除く外、当該義務者が負担しなければならない。例としては、道路占用者の原状回復義務（法 40 条 1 項）や沿道区域内にある土地、工作物の管理者の損害賠償予防義務（法 44 条 3 項）等がある。また、特別の定めとしては、原因者が行う道路に関する工事に要する費用のうち必要を生じた限度以上は原因者に負担させないという法 58 条 1 項の規定、兼用工作物について他の工作物の管理者に施行させた道路に関する費用はこの法律の規定に基づいて当該道路の工事について費用を負担すべきものが負担しなければならないという法 60 条の規定等がある。

### ② 受益者負担金（法 61 条）

道路管理者は、道路に関する工事によって著しく利益を受ける者がある場合において当該工事に要する費用の一部を当該受益者に負担させることができる。負担の範囲は、利益を受ける限度でなければならない。この制度は、公平の理念にそうものであるが、実際問題としては、具体的な受益者、受益の範囲等を把握することが非常に困難であるから、ほとんど活用されていない。

### ③ 他人の土地の立入又は一時使用等（法 66 条）

土地の所有者又は占有者は道路に関する調査等のための土地の立入又は一時使用を受忍しなければならない。立入のできる者は、道路管理者又はその命じた者若しくはその委任を受

けた者である。(法 66 条、67 条)。非常災害時においては、土地の一時使用の他、土石、竹木、その他の物件の使用、収用、処分をなしうる(法 68 条)。

以上の処分により損失を受けた者に対しては、道路管理者は、通常受けるべき損失を補償しなければならない。また、道路の新設又は改築により、その道路に面する土地について、道路、みぞ、かき等の工事が必要となったときは、道路管理者は、その工事に要する費用の全部又は一部を補償しなければならない(法 69 条、70 条)。

#### 2-2-4 道路行政上の監督

道路行政を円滑に遂行し、道路管理を充実させるため、道路管理者は、種々の監督、命令、処分等を行う権限を有している。

##### (1) 道路管理者の行う監督

道路管理者の行う監督処分は、是正処分、是正命令である。是正処分等の第一のパターンは、道路法やそれに基づく命令、処分に違反している者に対する処分又は措置命令である。道路法やそれに基づく命令による許可、承認を受けた者及び詐欺等の不正手段により道路法やそれに基づく命令による許可、承認を受けた者に対しても同じである。第二のパターンは、道路に関する工事のためやむを得ない場合、道路の構造若しくは交通に著しい支障が生じた場合又は道路の管理上の事由以外の事由に基づく公益上やむを得ない必要が生じた場合に行う処分又は措置命令である。

処分又は措置命令は原則として道路管理者の権限であるが、これらのうち各種の措置を命ずる権限は、その発動を必要とするような事態がある場合において、即座に行使することを要請されることが多い。法は、このような場合に道路管理者に代わって自らの判断で各種の措置を命ずる権限をもつ機関を置いている。これが道路監理員である。道路監理員は道路管理者がその職員のうちから任命する(法 71 条4項、5項)。

##### (2) 国土交通大臣又は都道府県知事の行う監督等

都道府県知事は、都道府県道の路線を認定し、廃止変更する場合、指定区間外の国道を新設、改築しようとする場合には国土交通大臣の認可を受けなければならない(法 74 条)。

法令違反等の場合、公益上の必要がある場合には、国土交通大臣は国道、都道府県道に関し、都道府県知事は市町村道に関し、道路管理者に対して、処分又は措置命令を行うことができる(法 75 条)。

道路管理者は、道路整備計画、道路に関する工事の施行実績等を、国土交通大臣又は都道府県知事に報告しなければならない(法 76 条)。

これらは、国土交通大臣又は都道府県知事が、道路管理者としてではなく、一般の行政機関としての地位で行う監督、命令等の権限である。このほかにも、道路に関する調査(法 77 条)、道路の行政又は技術に関する勧告(法 78 条)等の権限がある。

#### 2-2-5 社会資本整備審議会

道路は、国の産業・経済・文化の発展の基盤であり、国民生活に与える影響が極めて大きい。そこで、道路に関する法制、国道の路線の指定等の重要な道路政策は公共性を充分考慮して樹立させなければならない。そこで道路行政の公正を期し、道路政策を総合的観点に立って考察するため、国土交通省に社会資本整備審議会が設けられている。社会資本整備審議会は、国土交通大臣の諮問に応じて意見を答申する諮問機関としての性格と、諮問をまたずその意見を建議する建議機関としての性格を合わせ有している。

社会資本整備審議会は、国土交通大臣の諮問に応じて、道路整備計画、国道の路線の指定又は道路の構造及び工法その他道路に関する制度を調査し、審議し、又はこれらの事項について関係行政機関に建議することを任務としている(法 79 条)。

## 2-3 道路の種類

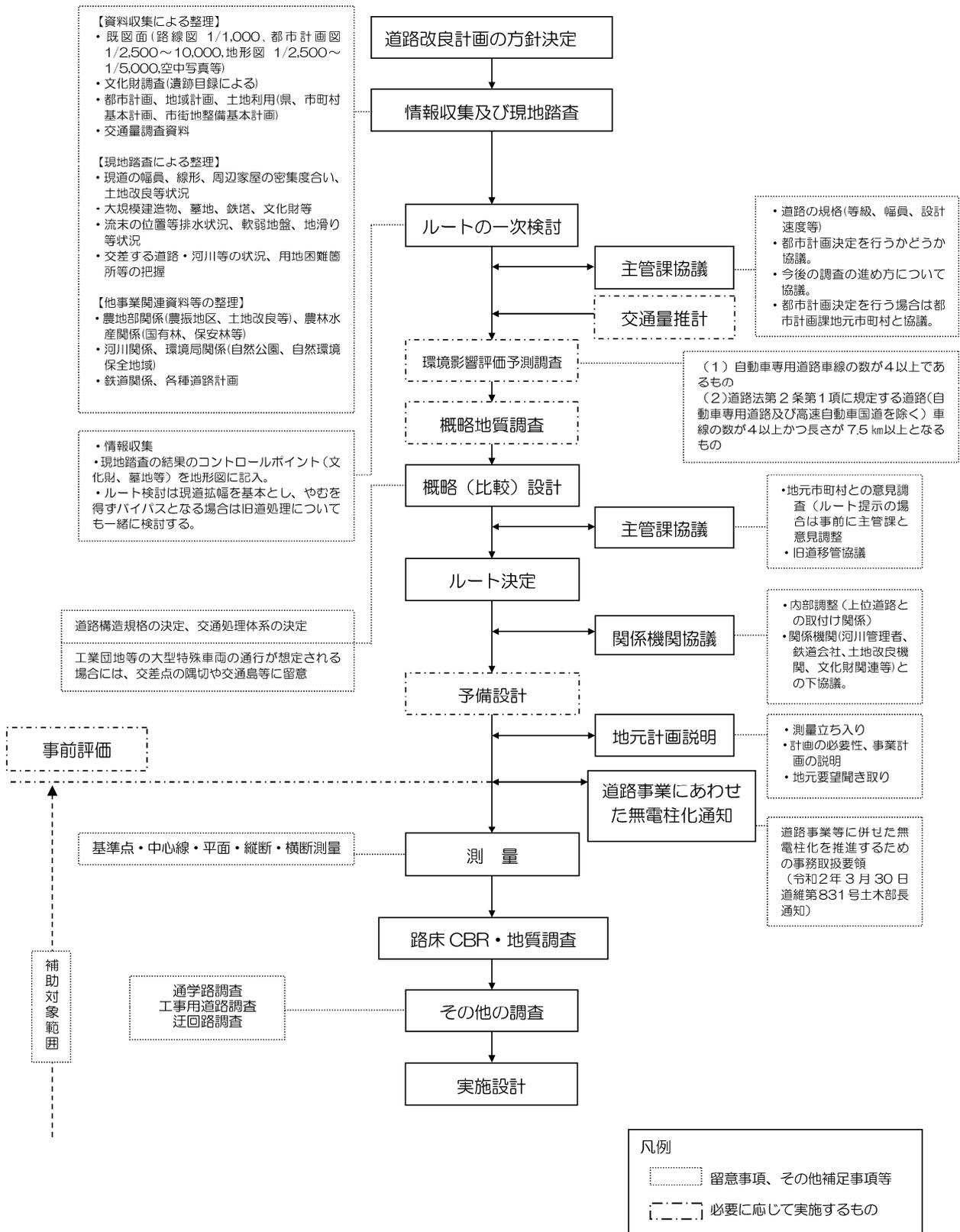
道路の種類は、以下のようなものがあげられる。

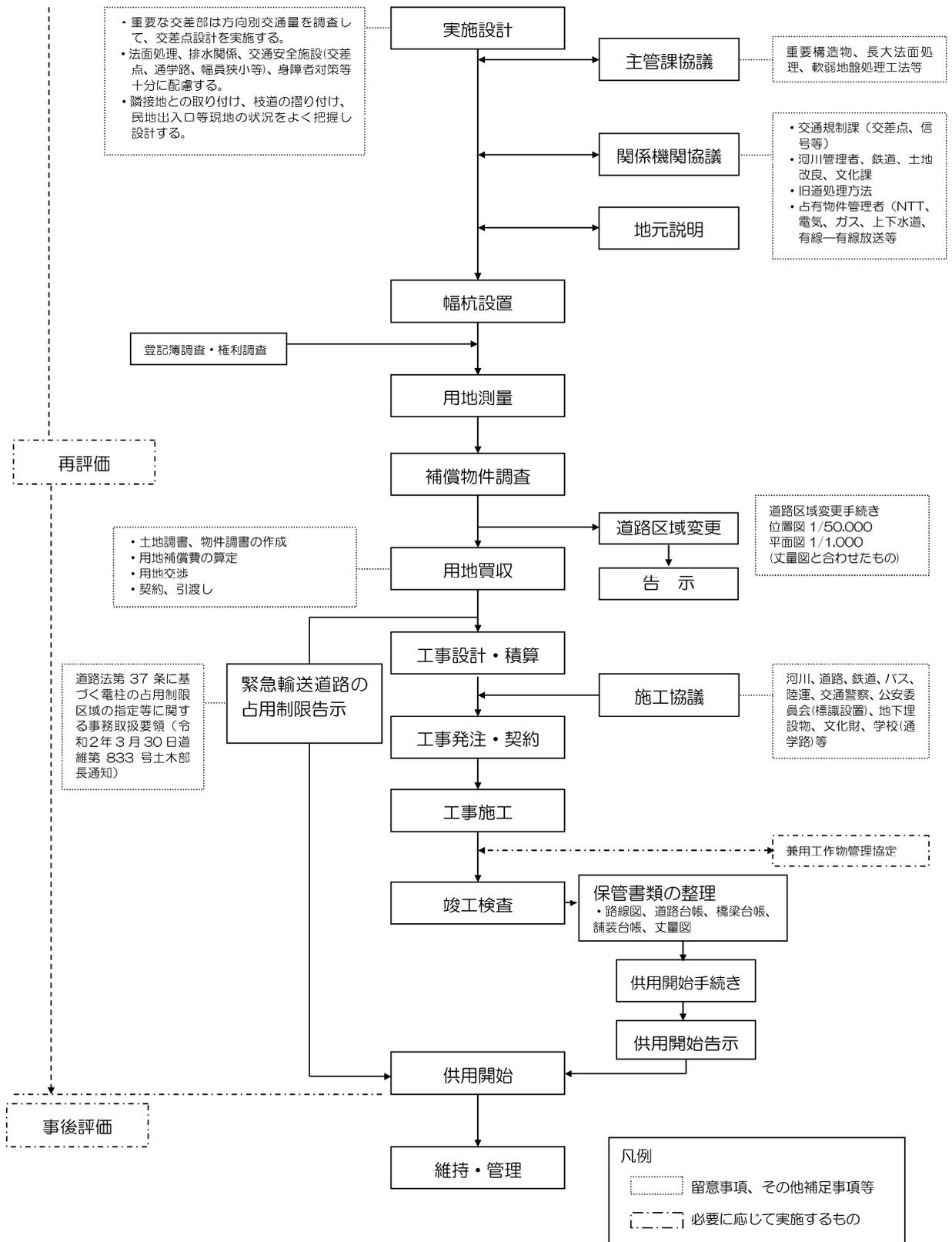
法律等による道路の種類一覧

根拠法令	道路の名称など	主な内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦道路法</li> <li>◦高速自動車国道法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 高速自動車国道</li> <li>(2) 一般国道</li> <li>(3) 都道府県道</li> <li>(4) 市町村道</li> </ul>	広く道路に関する基本的中心的な法律で、一般の道路は、このうちのいずれかに該当する。高速自動車国道法は道路法の特別法として特例を規定したもの。
◦道路運送法	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 専用自動車道</li> <li>(2) 一般自動車道</li> </ul>	自らの自動車運送事業のためにあって、観光開発などの面でも機能し、もっぱら自動車のためのみにある。
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦土地改良法</li> <li>◦農用地開発公団法</li> </ul>	農業用道路（農免農道、広域営農団地農道）	いわゆる農道と呼ばれるもので、農耕のための自然発生的な起源をもち、農業技術とともに発展してきた。
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦森林法</li> <li>◦林業基本法</li> <li>◦森林開発公団法</li> </ul>	林道	特に法律で定義されていないが、森林の開発、保全を目的として森林地帯に設けられる。
◦漁港法	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 漁港道路</li> <li>(2) 漁港関連道路</li> </ul>	漁港施設と幹線道路を結ぶ漁港関連道路は供用後道路法に引き継ぐ。
◦港湾法	臨港道路	臨港交通施設としての道路。
◦自然公園法	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 公園道</li> <li>(2) 自然研究路</li> <li>(3) 長距離歩道</li> </ul>	自然公園内の道路で、公園道は車道であり他は歩道である。
◦都市公園法	園路	都市公園の効用のために公園内に設けられる道路。
◦鉱業法		鉱区等もしくはその周辺に設ける道路で、性格的には私道。
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦国有財産法</li> <li>◦建設省所管国有財産取扱規則</li> </ul>	いわゆる里道	道路法の適用のない、いわゆる認定外道路の1つである。
	私道	もっぱら私人の財産権の行使としての道路ではあるが、建築基準法や道路交通法上の適用は受ける。

## 2-4 道路事業の流れ

### 2-4-1 道路事業の計画から施工、管理までの作業手順





## 各道路設計の主な内容

### (1) 道路概略設計

道路概略設計は、地形図及び航空写真図(1/5,000又は1/2,500程度)をもととし、可能と思われる各線形を選定し、比較路線について図上で100mピッチ(1/2,500程度の地形図の場合は50mピッチ)の縦横断の検討及び主要構造物箇所(鉄道、道路交差、渡河地点)について現地補足を行い、土量計算、主要構造物の数量、概算工事費を積算し、各路線の比較検討を行うものである。(3ルート以上比較検討)

### (2) 道路予備設計

概略設計で定められた路線にならい縮尺1/500~1/1,000の航空写真図及び地形図をもとに行うもので、原則として地形、道路構造等が複雑で直接詳細設計を行えない場合、又は都市計画関連や関係機関との協議で必要な場合は適用する。

#### ① 空中写真図(縮尺1/1,000)による場合

概略設計で与えられた計画線にもとづいて図上で平面線形、20mピッチの縦横断図の作成、設計を行い、構造物については概略形式及び寸法の決定、数量計算、工事計画書の作成、工事費の積算をし、技術的、経済的判定を行うものである。

#### ② 実測図(縮尺1/1,000)による場合

実地測量結果の平面図(線形入り)、縦横断図にもとづいて、縦横断の設計を行うとともに「空中写真図による場合」と同一の作業を行う。

### (3) 道路実施設計

#### ① 詳細設計

実測平面図、縦横断図及び図上設計(概略設計、予備設計)の成果を用いて道路工事に必要な縦横断の設計及び小構造物設計(設計計算を必要としないもの)と工種別数量計算を行うものである。※重要な交差点部は交差点設計を実施

## (評価対象事業)

事前評価：事前評価を実施する事業は、土木部が所管する公共事業及び非公共事業(投資的経費)のうち、以下に掲げるいずれの項目にも該当する事業とする。

ただし、緊急を要する災害復旧に係る事業及び施設の維持管理等現状機能を確保するための事業、事前評価に必要な政策効果の把握の手法その他の事前評価の手法が開発されていない事業を除く。

#### ○道路・街路事業

- 1) 県が事業主体となるすべての事業(ただし、防災・安全事業を除く)
- 2) 翌年度以降新たに予算化を要望する計画策定段階の事業

再評価：再評価を実施する事業は、土木部が所管する公共事業のうち、管理に係る事業を除く全ての事業のうち、次の各号に該当する事業について再評価を実施する。

- 1) 事業採択後5年を経過した時点で未着工の事業とする。
- 2) 事業採択後5年を経過した時点で継続中の事業とし、5年ごとに実施する。
- 3) 事業採択前の準備・計画段階で5年を経過している事業とする。

なお、事業費又は着工準備費が予算化された後、都市計画の決定若しくは変更が行われた事業については、「事業採択」の定義の「事業費の予算化」を「都市計画の決定若しくは変更が行われた時点」に読み替えることができるものとする。

また、「準備・計画段階」とは、道路・街路事業については、「着工準備費が予算化されてから事業採択に至るまでの段階」とする。

※前項の各号以外の事業にあっても、社会経済情勢の急激な変化等により、見直しの必要が生じた場合には、適宜、再評価を実施する。

なお、再評価をしようとする年度に完了する事業については、再評価は実施しないものとする。

事後評価：交付期間終了時に社会資本総合整備計画の目標の実現状況等について評価を実施  
(参照：社会資本整備総合交付金交付要綱)

## 2-5 関係機関との調整等

各要領に則り、事務手続きを円滑に進めていくものとする。

### 2-5-1 道路の区域決定・区域変更等に係る事務手続きについて

以下に示す、道路の区域決定、区域変更等に必要な事項を定めた事務取扱要領を巻末に添付する。

- (1) 道路の区域決定、区域変更、供用開始の事務取扱要領
- (2) 移管道及び廃道敷の事務取扱い要領
- (3) 道路改良工事等に伴う区域変更・旧道の取扱い等に関する事務処理方針
- (4) 事業実施に伴って生ずる旧道区間の引継ぎに関する覚書
- (5) 道路の改築に伴う移管道となる区間の処理の仕方（市町村からの整備希望がある場合）

## 2-5-2 自然公園・自然環境保全地域等における調整について

(環境政策課 自然・鳥獣保護管理G)

本県においては、自然公園法等に基づく「国定公園（特別地域第1種～第3種、特別保護地区、普通地域）」や「県立自然公園（特別地域第1種～第3種、普通地域）」があり、また、自然環境保全法等に基づく「自然環境保全地域（特別地区、普通地区）」や「緑地環境保全地域」がある。道路線形を決定するにあたっては、これらの指定区域の趣旨を踏まえ十分調整を行うものとする。

なお、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律に基づく「特別保護地区（県設）」や首都圏近郊緑地保全法に基づく「近郊緑地保全区域」や生産緑地法に基づく「第1種～第2種生産緑地地区」及び都市公園法に基づく「国営公園」、「都市公園（国、県設）」についても十分調整を行うものとする。

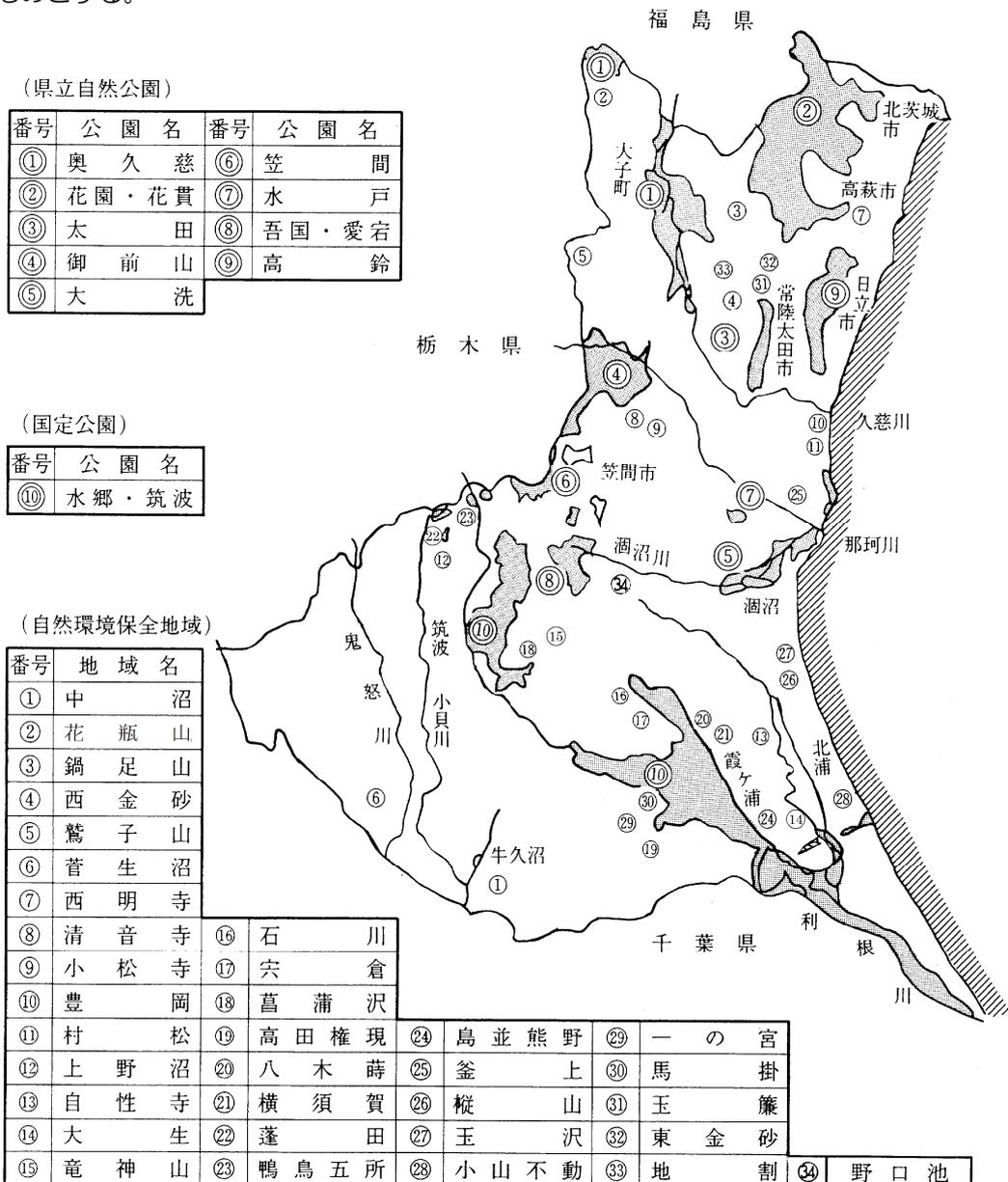


図 2-5-1 県内の自然公園・位置図

※詳細については、茨城県自然公園等配置図（環境政策課）を参照されたい。

ほか緑地環境保全地域がある。

### 2-5-3 保安林解除の手続きについて

保安林は、水源のかん養、災害の防備、生活環境の保全・形成、保健休養の場の提供、その他の目的を達成するために、特定の森林を指定したものである。また、これを解除する要件は①保安林の指定理由が消滅したとき、②公益上の理由により必要が生じたときの2つの場合であり、これ以外の理由で保安林の解除が行われることはない。

このため、道路線形を決定するにあたっては、原則として保安林を避けるものとするが、種々の条件により避けられない場合は、保安林解除の手続を行わなければならない。

#### (1) 保安林の種類と解除等の権限

##### ① 農林水産大臣が行うもの

###### a. 民有林内の次の保安林の解除（重要流域に限る）

- 1) 水源かん養保安林
- 2) 土砂流出防備保安林
- 3) 土砂崩壊防備保安林

###### b. 国有林内の保安林の解除

##### ② 知事が行うもの

###### a. 民有林内の次の保安林の解除

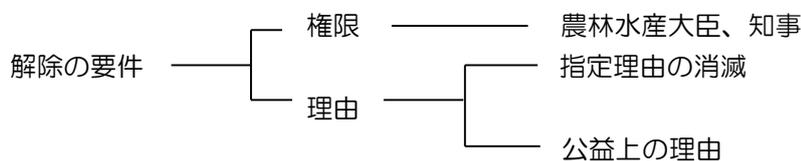
- |              |                |
|--------------|----------------|
| 1) 水源かん養保安林  | 10) 防霧保安林      |
| 2) 土砂流出防備保安林 | 11) なだれ防止保安林   |
| 3) 土砂崩壊防備保安林 | 12) 落石防止保安林    |
| 4) 飛砂防備保安林   | 13) 防火保安林      |
| 5) 防風保安林     | 14) 魚つき保安林     |
| 6) 水害防備保安林   | 15) 航行目標保安林    |
| 7) 潮害防備保安林   | 16) 保健保安林      |
| 8) 干害防備保安林   | 17) 風致保安林      |
| 9) 防雪保安林     | ※1)～3)は、重要流域以外 |

###### b. 保安林（国有林を含む）の次の管理行為

- 1) 立木の伐採の許可
- 2) 土地の形質の変更等の許可
- 3) 上記の1),2)に違反した者に対する監督処分 等

#### (2) 保安林の解除

##### ① 保安林解除の要件

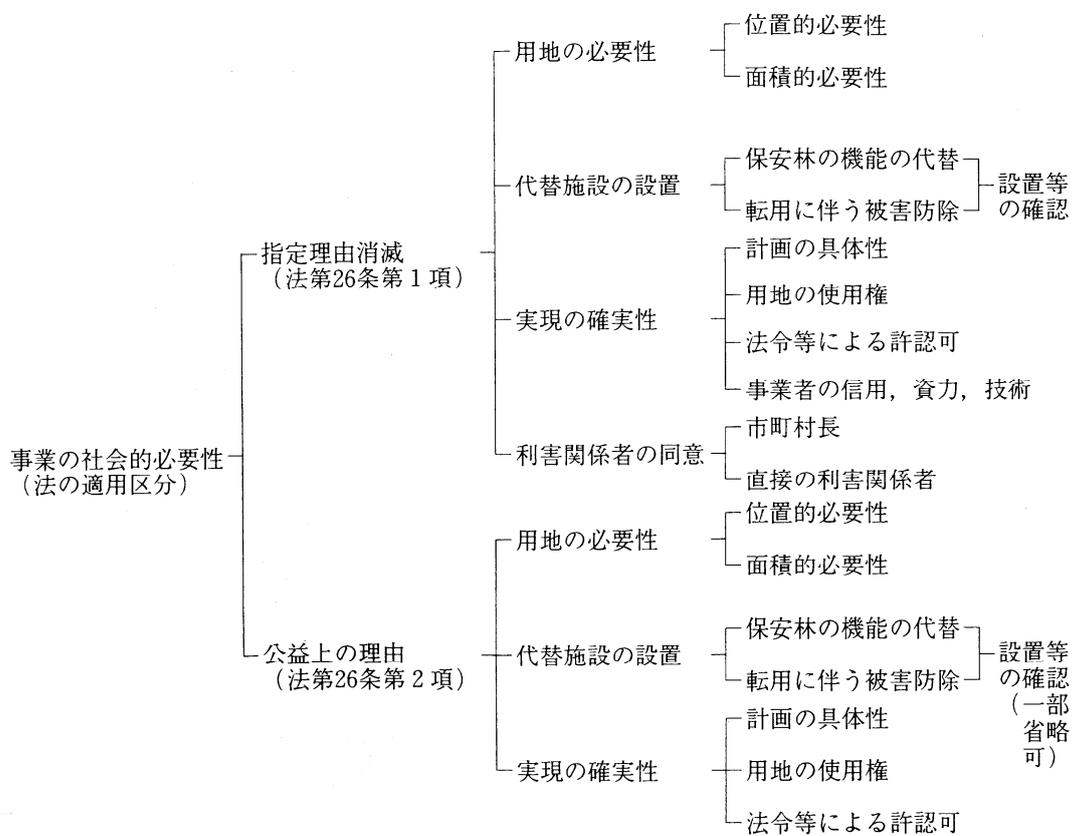


保安林解除（転用）をしようとする場合、保安林の級地区分のうち第1級地については、「公益上の理由」による解除のうち、転用の態様、規模等からみて国土の保全に支障がないと認められるものを除き、原則として解除は行わないこととしており、第2級地については、地域における保安林の配備状況及び当該転用の目的、態様、規模等を考慮の上、やむを得ない事情があると認められる場合に限りて転用に係る解除を行うこととしているので、道路線形の決定に当たっては留意すること。

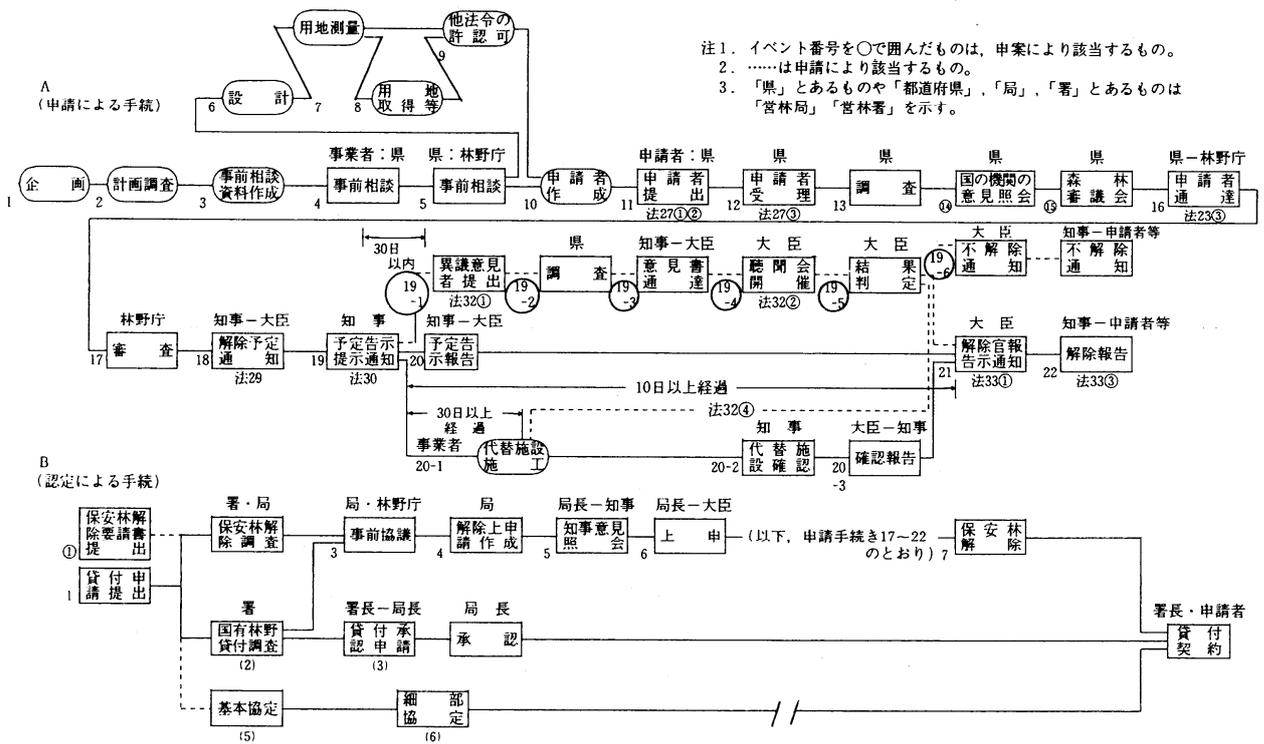
なお、第1級地の保安林は、次のいずれかに該当するもので、第2級地の保安林は、第1級地以外の保安林である。

- a 治山事業の施行地（事業施行後一定年数を経過し、かつ、現在地盤が安定しているものを除く。）
- b 傾斜度が25度以上のもの（25度以上の部分が局所的に含まれている場合を除く。）  
その他地形、地質等からして崩壊しやすいもの。
- c 人家、校舎、農地、道路等国民生活上重要な施設等に近接する保安林で、当該施設等の保全又はその機能の維持に直接重大な関係があるもの。
- d 海岸に近接して所在するものであって、林帯幅150m未満のもの。
- e 保安林の解除に伴い残置し又は造成することとされたもの。

### 転用のための保安林解除の要件



② 道路事業の企画から保安林の解除までの手続系統図



＜認定による手続＞

保安林整備計画で定められた保安林解除計画の実施として行うもの及び国有林野法の国有林（林野庁所管の国有林）に関するものの手続

＜申請による手続＞

上記以外のものの手続

(3) 解除の協議

保安林の転用を目的とする解除申請については、解除事務の迅速化のために行政運用上の措置として事前相談を行っていることから、申請書を提出する前に、申請窓口である県農林事務所（林業振興課）に事前に相談すること。

また、解除申請書は、県農林事務所（林業振興課）に提出すること。

#### 2-5-4 河川協議について

道路が河川と交差する場合等においては、事前に十分な調査を行い、管理者と協議をしなければならないが、協議が整うまでに長期間を要することが多いので早期に協議を進めるよう留意する必要がある。特に下協議に長期間を要する場合が多い。

詳細な協議内容については、橋梁計画・設計マニュアルを参照のこと。

#### 2-5-5 鉄道（JR）との協議について

鉄道に近接して土木工事を施工する場合で、列車運転及び旅客公衆に危害を及ぼす恐れがある場合には、あらかじめ鉄道事業者と協議を行う必要がある。

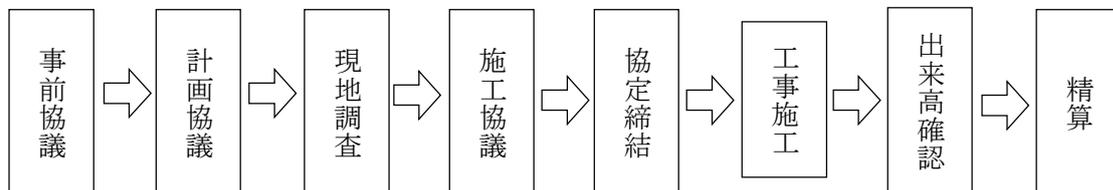
（施工例）跨線橋工事、踏切拡幅工事、横断管設置工事、近接工事 等

（近接工事の対象）

鉄道に近接する工事で、おおよそ軌道中心から8m以内、もしくは8m以上離れていても重機や足場等が倒れた場合、軌道や架線に影響が及び可能性のある工事。

※近接工事の場合、基本的に計画者側で施工が可能であるが、工事内容によっては、鉄道特異業者を有する業者への発注、列車見張員や工事管理者等の配置を義務付けられる場合がある。さらに、協議内容によっては、JR委託工事となる場合もある。

#### ○主な協議・施工スケジュール



※協定が複数年度にまたがる場合、2年目以降は年度当初に年度協定を締結。また、年度毎に実施する。

(踏切道に関する協議、調整について)

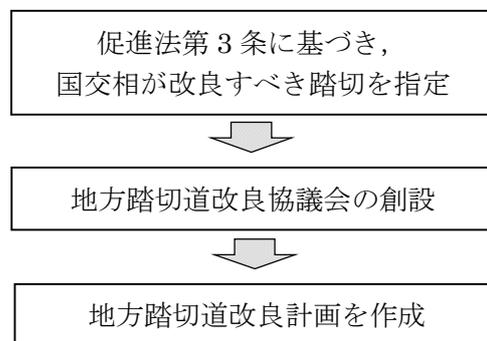
以下の要綱等を参考に協議、調整を行うこと。(詳細は参考資料を参照)

- ・「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」
- ・「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る細目要綱」
- ・「踏切道の拡幅に係る指針の取扱いについて」

(法指定踏切の改良について)

踏切道改良促進法により、国土交通大臣が改良すべき踏切道を指定し、その指定された踏切道について、鉄道事業者及び道路管理者が改良を実施する。(踏切道改良促進法施行規則)

○踏切道改良促進法に基づく主な協議スケジュール



(災害が発生した際の踏切長時間遮断に係る緊急車両の運行に関する対応について)

これまでに地震の影響で、長時間にわたり遮断状態となる踏切が発生し、緊急自動車が通報場所に向かう際に大きく迂回せざるを得ない事態が発生した。

このことから、優先的に速やかに開放する踏切の指定等に関して下記の基本方針に基づき、鉄道事業者・警察・消防等の関係者間で合意形成を図ることとしている。

<対象道路>

- ①緊急交通路指定予定路線及び地域防災計画に定められた緊急輸送道路
- ②各種防災拠点及び重要防護施設等を連絡する道路

※上記以外の踏切についても、地理的条件等を基に開放の可否についての検討を行うこと。

また、指定した踏切が速やかに解放できない場合の取扱いについても合意系形成を図ること。

(詳細は参考資料を参照)

## 2-5-6 土地改良事業に関する取り扱い

### (1) 土地改良事業と道路事業の関係

道路整備事業については、土地改良長期計画に関する各種の覚書があり、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び幹線市町村道については、原則土地改良事業（農道整備）実施の対象としないこととなっている。これは、道路行政の一元化を図ることを目的としたものであるが、土地改良事業地内に道路計画がある場合は、道路区域を土地改良事業の区域から除外し、道路事業として整備しなければならない。

### (2) 土地改良長期計画に関する覚書

巻末に第2次土地改良長期計画に関する覚書を添付する。

### (3) 農業振興地域と道路事業の関係

農業振興地域は、農業の健全な発展を図るため、今後とも長期にわたって総合的に農業の振興を図るべき地域を明らかにしたものである。具体的には、市町村が農業振興地域整備計画を策定し、これに基づいて必要な農業施策が計画的、集中的に実施されている。

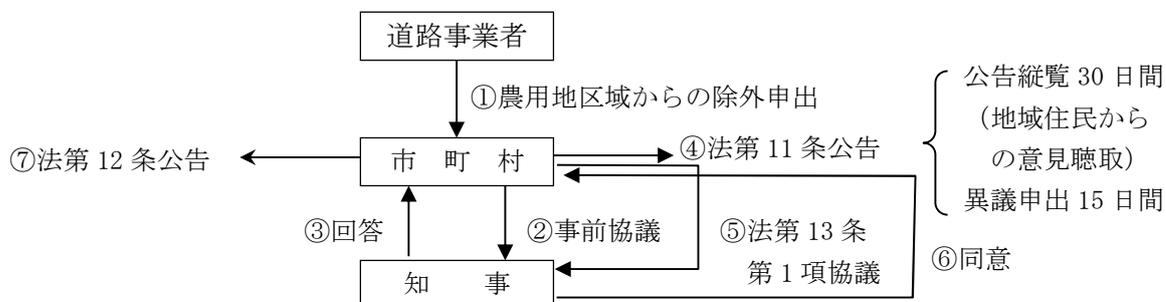
道路計画にあたっては、この趣旨を踏まえ農業振興地域を避けるものとする。

しかし、農業・農村をとりまく経済、社会的変動により、農業振興地域に道路を計画する必要が生じた場合には、以下の手続きをとるものとする。

なお、高速自動車国道、一般国道、県道、高規格幹線道路、大規模バイパス等の建設事業は農林調整に関する通知に基づき関東農政局との調整が必要となる。

道路計画における農業振興地域整備計画の変更手順

随時変更（個別事案毎の変更）・・・このほかに総合見直しがある（計画の全体見直し）。



法：農業振興地域の整備に関する法律

(注) 都市計画決定を伴う場合は国（農政局）との事前協議が必要である。

県は農振調整会議を開催し、年6回（5月、7月、9月、11月、1月、3月）

②の事前協議事案を協議している（随時変更）。

### (4) 土地改良事業との調整

土地改良事業は、土地改良区の設立や地元の同意等を必要とし、一度事業計画が作成されると変更するのは難しい。そのため、地元で土地改良事業の動きを察知し、事業計画の中に道路計画を取り込んで行くことが大切である。

また、土地改良事業と道路事業の整備進捗を合わせ、地域の一体的な整備を図る意味からも、所管の農林事務所土地改良部門等と定期的に調整会議等を開催することが望ましい。

## (5) 土地改良事業区域内の用地の取り扱い

土地改良事業（ほ場整備）区域内の道路用地については、底地を単純買収する方法と、区域内において不換地特別減歩に同意する者（土地提供者）の土地の面積の範囲内で道路用地を生み出していき、いわゆる不換地特別減歩見合いの創設換地による方法とが考えられる。

単純買収については、道路予定地を区画整理の地域から除外する他は、通常の用地買収と変わらない。

不換地特別減歩見合いの創設換地による用地買収については、ほ場整備の事業計画に組み入れ、土木事務所長等は、計画段階では、土地改良事業申請人へ創設換地取得内諾書を提出、実施段階では、土地改良事業者と覚書、協定等を結ぶ必要があるが、比較的用地買収が容易にできるという利点がある。

表2-5-1に不換地特別減歩見合いの創設換地による用地取得のフローチャートを示すので参考にされたい。

## (6) 土地改良事業の種類（参考）

本県において実施されている主な土地改良事業の種類及び本庁での所管区分は概ね次のとおりである。

### 【農地整備課】

経営体育成基盤整備事業（旧県営ほ場整備事業、旧土地改良総合整備事業）

県営畑地帯総合整備事業

県営かんがい排水事業

広域営農団地農道整備事業

基幹農道整備事業

一般農道整備事業

ふるさと農道整備事業

中山間地域総合整備事業

県営農村振興総合整備事業

農業集落排水事業

地籍調査事業

国営土地改良事業の推進（那珂川沿岸農業水利事業、国営鬼怒川南部国営施設応急対策事業、国営緊急農地再編整備事業茨城中部地区）

### 【農村計画課】

ため池等整備事業

湛水防除事業

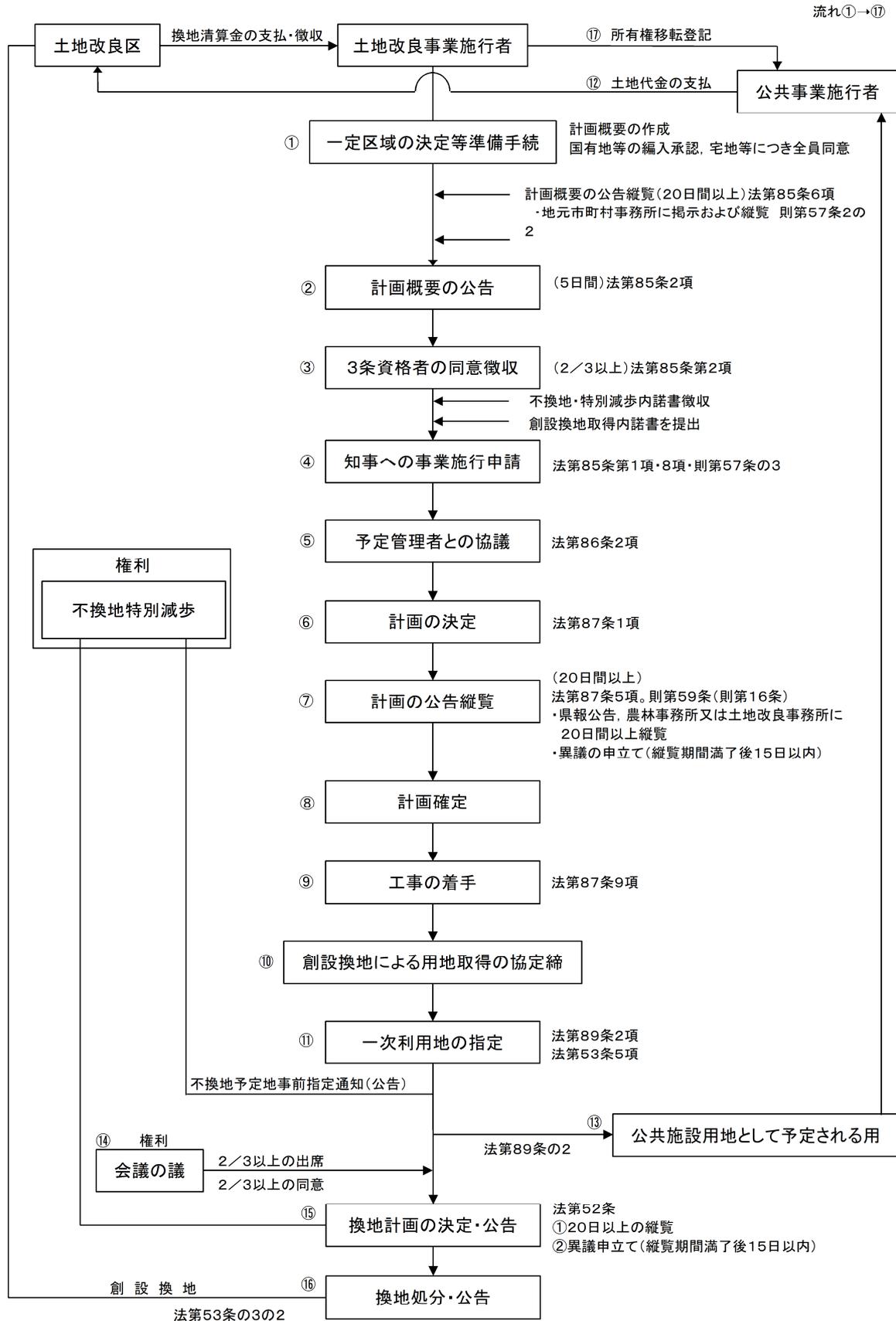
地盤沈下対策事業

災害復旧事業

耕作条件改善事業

県単土地改良事業

不換地特別減歩見合いの創設換地による用地取得(県営事業)  
表2-5-1



## 2-5-7 国有林野の使用に関する取り扱い

道路新設又は改築事業等において、国有林野を道路敷として使用する場合の取り扱いは、以下によるものとする。

巻末に「林野庁所管の国有林を国道敷地として使用する場合の取り扱いについて（国土交通省道路局国道・防災課）」を添付する。

(1) 道路敷として既に無償貸付で処理されており、かつ当面道路新設又は改築事業計画がない場合で、営林署から有償所管換の要求があった場合は、主管課と協議するものとする。

(2) 道路新設または改築事業において、国有林野を道路敷として使用する場合については、以下によるものとする。

① 昭和 63 年度以降の事業に係るものについては、国補、県単を問わず有償処理（有償所管換、有償取得、交換を含む）とする。

なお、国道敷地として使用する場合は、昭和 53 年度以降に係る事業についても有償所管換とする。

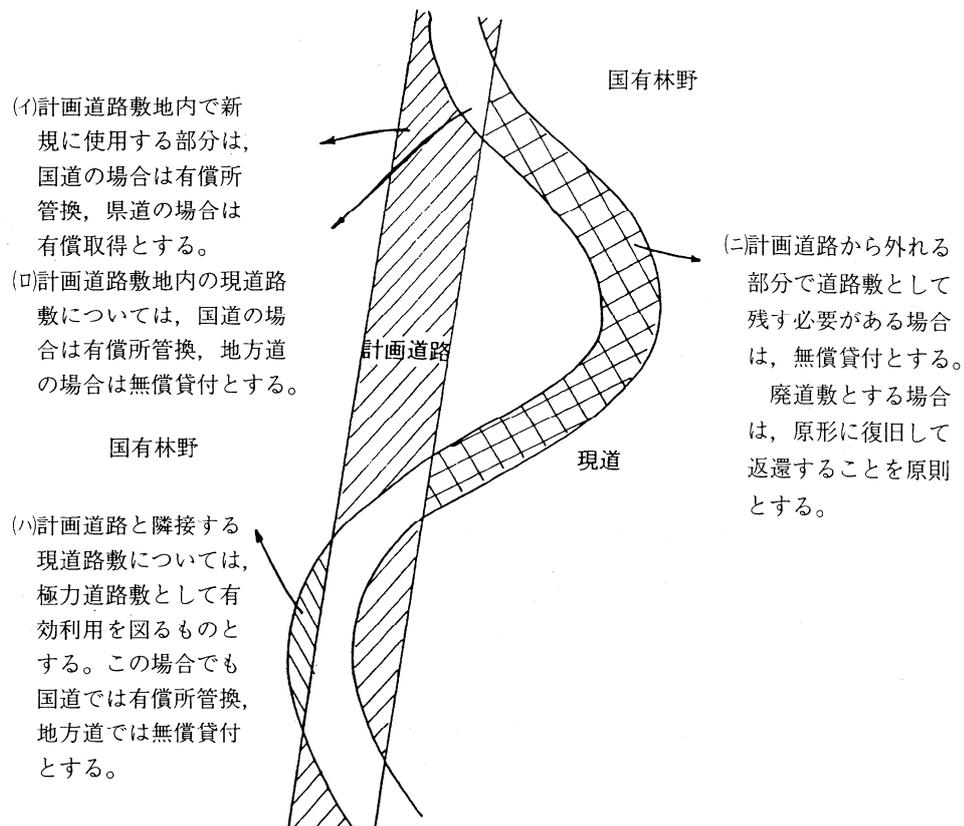
さらに、主要地方道の昭和 58 年度以降の国補事業に係るものについても有償取得（交換含む）とする。

この場合、必要な用地については、工事に着手するまでに有償処理（有償所管換、有償取得、交換を含む）を行うものとするが、事情によりできない場合は、当該工事の完了時までには有償処理をするものとし、それまでの間は無償貸付とする。

② 国補事業として行う市町村道については、山村振興法（昭和 40 年法律第 64 号）過疎地域振興特別措置法（昭和 55 年法律第 19 号）の規定に基づき整備しようとするものについては、従前どおり無償貸付で処理するものとする。

③ 道路の維持修繕事業については無償貸付を前提として処理するものとする。

④ 有償取得（有償所管換）する場合の範囲は以下によるものとする。



⑤ 道路新設又は改築事業で買収に応じかねるような飛地、残地が発生する場合には、残地補償方式で処理するものとする。

この場合における残地補償費の算定にあたっては、土地の取得価格の範囲内において、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱等に基づく必要最小限の額とする。

新規に有償取得（有償所管換）する部分については、国有林野評価要領より評価することとなっているが、実施にあたっては主管課と協議されたい。

(3) その他、問題が生じた場合は、関係課と協議するものとする。

## 2-5-8 埋蔵文化財等の取扱い（茨城県文化財保護マニュアル一部抜粋）（教育庁文化課）

### （1）埋蔵文化財の特殊性と保護のための基本的な考え方

#### ① 埋蔵文化財の特殊性

- a. 古墳の墳丘部、城跡の堀や土塁、貝塚の貝層等の露出部分等の地表に顕在している遺構以外は、土地に埋蔵された状態にあるため、その存在の知られていないものもあり、存在が知られていても、その正確な範囲が分かっていないものが多い。
- b. 土地に埋蔵されている遺跡は、その存在が分かっていても、発掘調査等をしてみないとその性格や価値が明らかにならない。
- c. 大部分の埋蔵文化財の価値の観点は学術上のものであるため、学問の進歩によって新たな価値が付加されるものがある。
- d. 発掘調査をいかに精密に実施し記録保存が行われたとしても、一度発掘調査して壊されると二度と元の状態に復元できないという特別な性質を持っている。

#### ② 埋蔵文化財保護の基本的な考え方

- a. 埋蔵文化財は、国民共有の財産であると同時に、それぞれの地域の歴史と文化に根ざした歴史的財産であり、その地域の歴史・文化環境を形作る重要な要素であることから、基本的には各地域で保存・活用その他の措置を講ずるという理念に基づいて諸施策を進める必要がある。
- b. 土地は通常、文化財とは無関係に私有財産や公共的財産として所有されており、財産権が保障されているが、土地の掘削を伴う行為や恒久的な工作物の設置等により相当期間にわたり埋蔵文化財と人との関係が絶たれ、当該埋蔵文化財が損壊したのに等しい状態となる場合は、埋蔵文化財の保護の観点から、土地に対する規制等の措置が必要となる。従って、開発行為と埋蔵文化財の保護行為とは、常に調整を行わなければならない関係にある。
- c. 埋蔵文化財に関する開発事業との調整や発掘調査その他の措置に関しては、事業者その他関係者に対し埋蔵文化財保護の趣旨を十分説明し、その理解と協力を基本として進める必要がある。またそのためには、日頃から広く県民に対し発掘調査成果の公開や文化財保護施策に係る広報活動等に積極的に取り組む必要がある。

#### ③ 埋蔵文化財取扱いの客観化・標準化

埋蔵文化財の保護に関する行政は、保護の対象が地下に埋もれているための確に把握することが困難であり、また、その内容や所在状況がきわめて多様であるため必ずしも定量的な基準に即して行うことに適しない面があるものの、その施策について県民の理解と協力を得るために、可能な限り客観的・標準的な基準を設け、それに即して進める必要がある。

### （2）県事業に係る埋蔵文化財の取扱いに関する事務

埋蔵文化財の取扱いに関する事務の全般については、別掲の「開発事業（国・県・公社・公団）における埋蔵文化財の事務取扱フロー」や、毎年度開催の茨城県埋蔵文化財連絡調整会議及びその資料等に基づき、遺漏のないよう進めることとする。

#### ① 埋蔵文化財の有無の照会と回答

##### a. 事業計画の把握と照会手続

事業者は、開発事業計画の立案段階において、県教育委員会文化課あてに「埋蔵文化財の所在の有無及びその取扱いについて（照会）」（別掲文書1）を提出し、調整を開始する。なお、埋蔵文化財は地中に存在するという特性があり、不時発見により工事が停止・中止することを防ぐ必要があることから、周知の埋蔵文化財包蔵地の該当の有無に係わらず、照会の提出を依頼している。

b. 現地踏査及び試掘調査等の実施

上記の照会を受けた県教育委員会文化課は、遺跡地図等の文献確認や現地踏査を行い、遺物の分布の有無や地形等から試掘調査が必要な範囲を判断する（現地踏査・試掘調査やその後の取扱いに係る条件整備については、別掲「調査を実施するための条件整備について」を参照）。試掘費用は、原則として県教育委員会文化課が負担する。なお、試掘調査で遺跡の存在を裏付ける遺構等が確認された場合は、その範囲や遺構確認面までの深さを計測し、発掘調査に向けた積算を行う。

c. 回答手続

調査実施後、県教育委員会文化課は、速やかに調査記録を整理して回答を作成し、事業者及び当該市町村文化財担当部局と埋蔵文化財の取扱いについて共通理解を図る。また、埋蔵文化財包蔵地の存在が確認され、それが新発見の遺跡となる場合は、周知の埋蔵文化財包蔵地として登録の手続きを市町村文化財担当部局と調整する（別掲文書3）。

② 埋蔵文化財の取扱い協議

a. 土木工事等に伴う通知

開発等の事業予定地内に周知の埋蔵文化財包蔵地が存在している場合や、現地踏査・試掘調査の結果、埋蔵文化財の存在が確認された場合、事業者は各市町村文化財担当部局をとおし県教育委員会文化課あてに、文化財保護法第94条に基づく土木工事等の通知（別掲文書2）を提出する。

b. 記録保存のための発掘調査を行う場合の手続

上記の通知を受けた場合、県教育委員会は事業者と埋蔵文化財保護の観点から協議を行い、埋蔵文化財の取扱いに関する指示・勧告を事業者に通知する。また、協議の結果、記録保存の措置を講ずることとなった場合は、事業者に対し発掘調査の実施に関する協議を求め、調査対象区域の範囲、発掘調査の開始から報告書の刊行に至るまでの調査・整理期間及び経費、条件整備その他の必要な事項について調整を行う（別掲文書4～6）。

※ 県事業に係る発掘調査は、破壊される埋蔵文化財の記録を適正に残す必要があるということから、文化庁の指導のもと、昭和52年に茨城県知事、茨城県教育委員会教育長及び教育財団理事長で覚書（別掲参照）を交わし、公益財団法人茨城県教育財団が実施することとなっている。

c. 重要遺跡の保護に関する協議

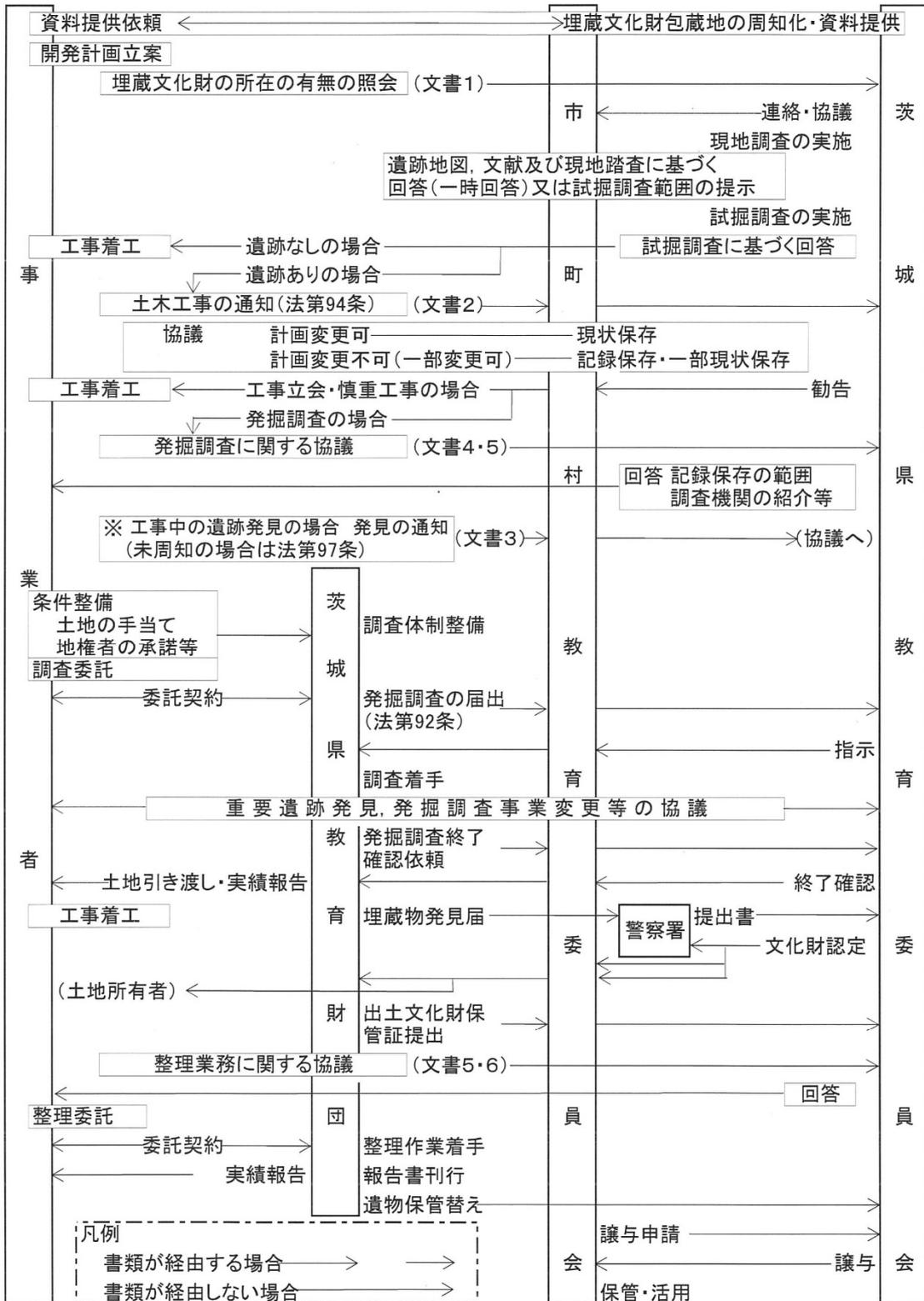
調査の結果、重要な遺構の存在が確認された場合は、その保存等について別途協議を実施する。協議の結果当該遺跡を保存することとなった場合は、県教育委員会及び当該市町村教育委員会と土地の公有化を前提とした史跡の指定手続きを進め、詳細な調査に基づいて保存整備計画を立案し、その計画に基づいた整備・活用を図る。

(3) 指定文化財に係る取扱いについて

埋蔵文化財の中でも歴史上価値の高い埋蔵文化財（史跡）、また建造物や天然記念物といった各種指定文化財については、特別な保護を必要としており、非常に慎重な取扱いが必要となる。

事業において指定文化財に係る取扱いが生じる場合は、事業者は、必ず事前に県教育委員会文化課と十分な調整を行い、文化財の保護に努める。

開発事業(国・県・公社・公団等)における埋蔵文化財の事務取扱フロー(県教育委員会が調整の場合)



#### **2-5-9 道路の新設または改築に伴う交差部の事業区分について**

交差部の事業区分は、「道路の新設または改築に伴う交差部の事業区分の基本方針について」によるものとする。（巻末参照）

#### **2-5-10 都市局と道路局との道路整備事業の所管区分について**

道路整備事業の所管区分は、「第9次道路整備五箇年計画における都市局と道路局との道路整備事業の所管区分について（抜すい）」によるものとする。（巻末参照）

#### **2-5-11 土地の形質変更に関する届出について**

土地の形質変更に関する届け出は、「土壤汚染対策法第4条に基づく届出（一定規模以上の土地の形質の変更届出書）について」によるものとする。（巻末参照）

