

道路行政の簡単解説

国土交通省道路局

I. 道路の役割

- 1.道路の基本的な役割
- 2.道路は多様な空間

II. 道路の種類

- 1.道路とは
- 2.道路法上の分類／道路別 延
長及び物流等のシェア
- 3.高規格幹線道路の体系
- 4.高規格幹線道路網図
- 5.有料道路とは
- 6.道路整備事業に係る国の負
担・補助

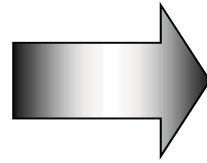
III. 道路をつくる

- 1.道路事業の流れ
- 2.道路計画
- 3.環境影響評価の手続き
- 4.道路事業の事業評価
- 5.B／C(費用便益比)の計算
方法の概要
- 6.道路事業の3便益について
- 7.事業の執行

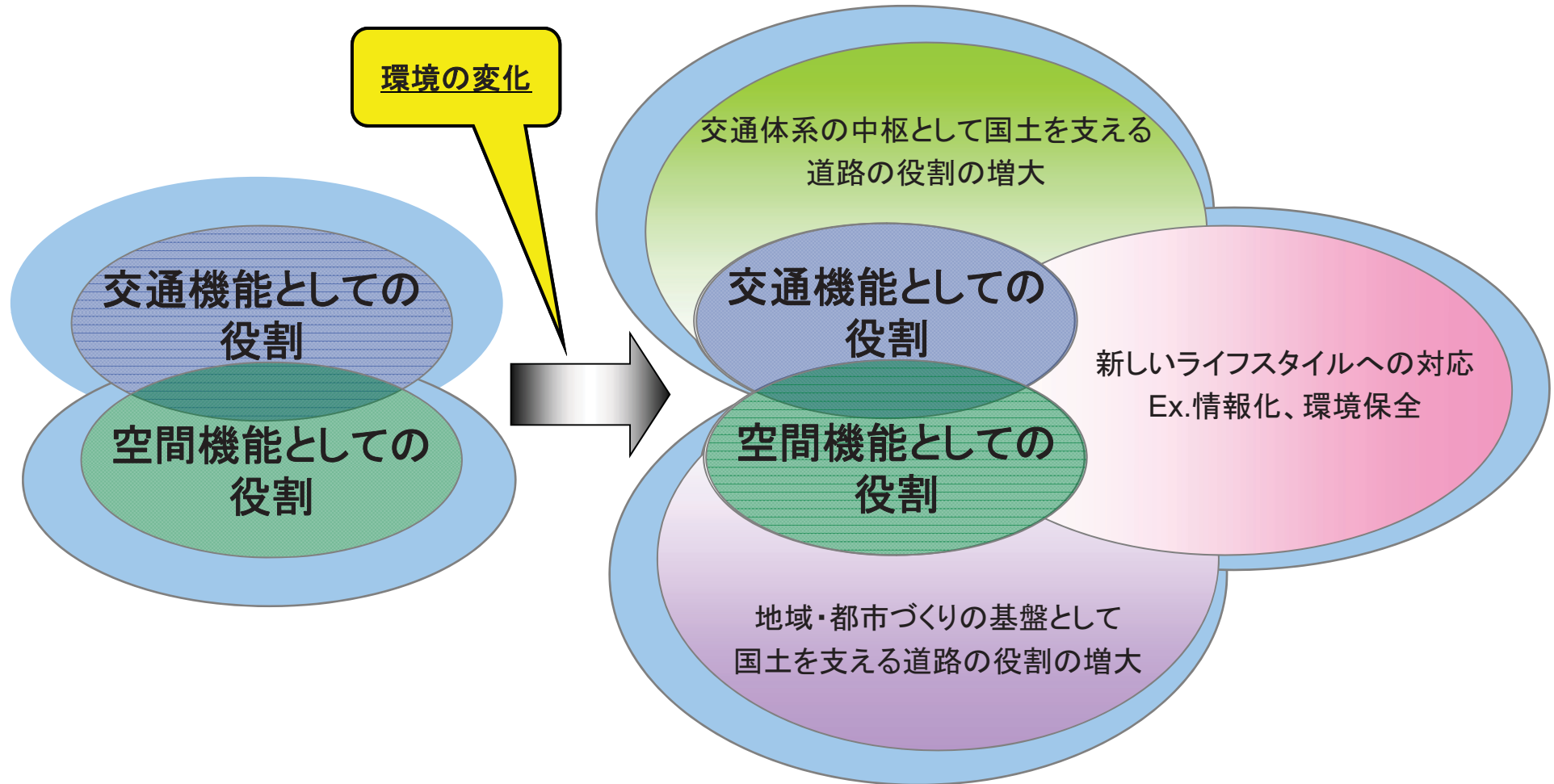
I . 道路の役割

1. 道路の基本的な役割

基礎的役割



国土を支える道路の役割の増大



2. 道路は多様な空間

I. 道路の役割



Ⅱ. 道路の種類

1. 道路とは

(1) 道路法上の道路

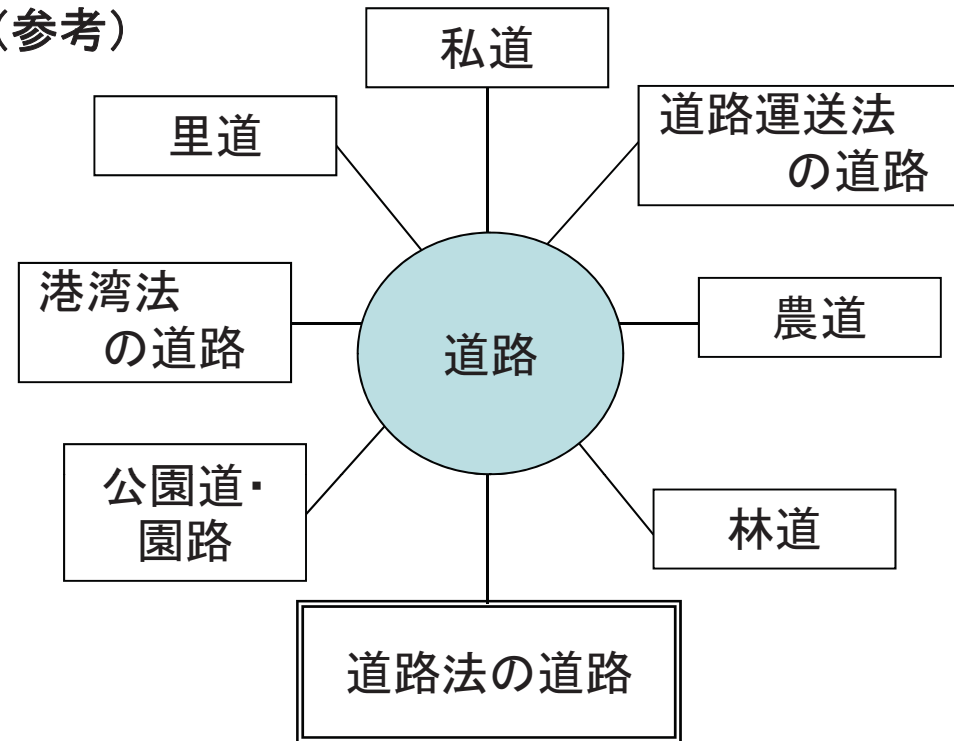
道路法

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいう。

第三条 道路の種類

- ① 高速自動車国道
- ② 一般国道
- ③ 都道府県道
- ④ 市町村道

(参考)



名神高速 一宮IC

【一般国道
イメージ】



一般国道20号

1. 道路とは

(2) 道路法で定める道路

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担
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 【高速自動車国道法第4条】	国土交通大臣	高速道路会社 (国、都道府県(政令市))
一般国道	直轄国道 (指定区間)	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 【道路法第5条】	国土交通大臣	国 都道府県(政令市)
	補助国道 (指定区間外)		都府県(政令市)	国 都府県(政令市)
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 【道路法第7条】	都道府県(政令市)	都道府県(政令市)
市町村道		市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】	市町村	市町村

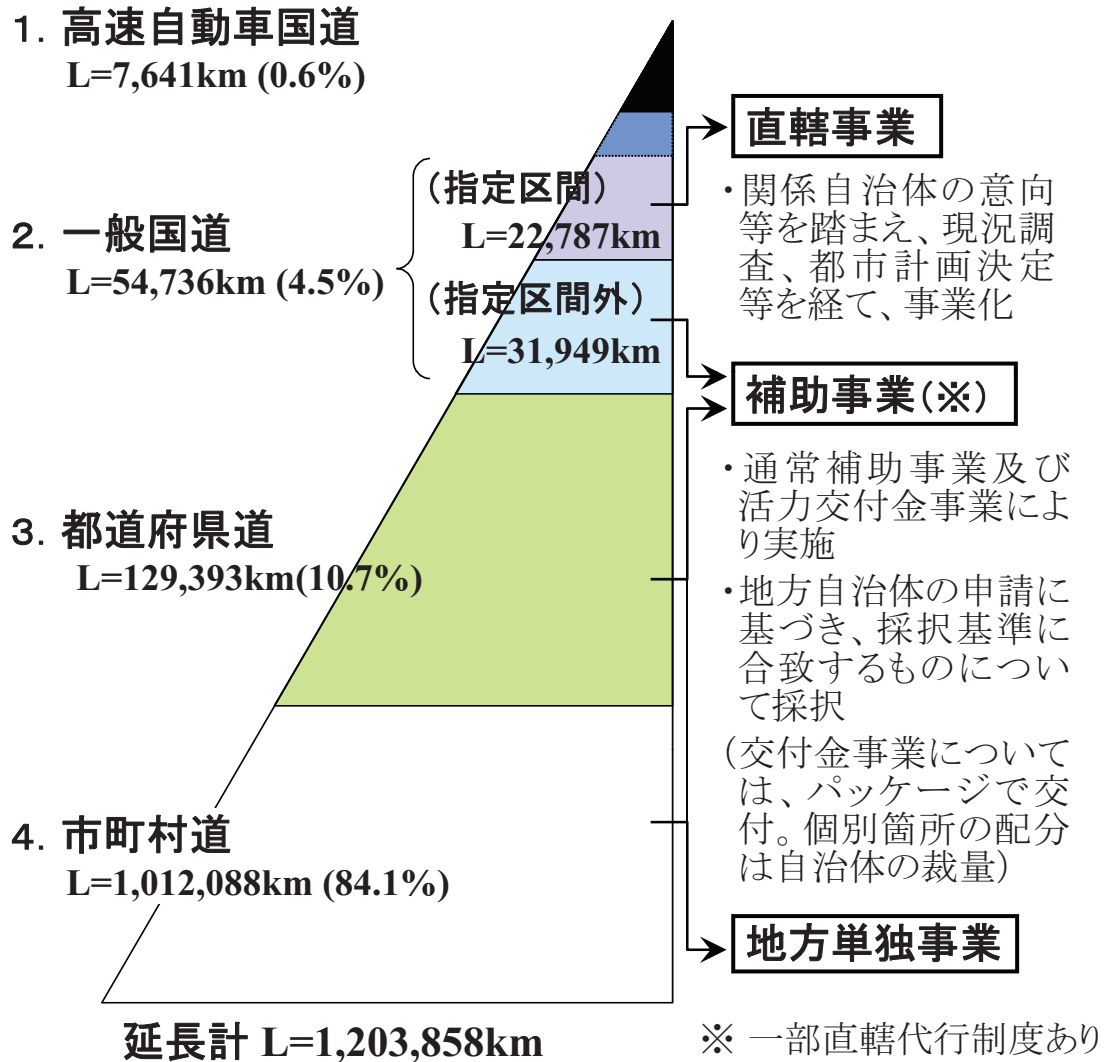
※高速道路機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・管理等がなされる

※高速自動車国道の()書きについては新直轄方式により整備する区間

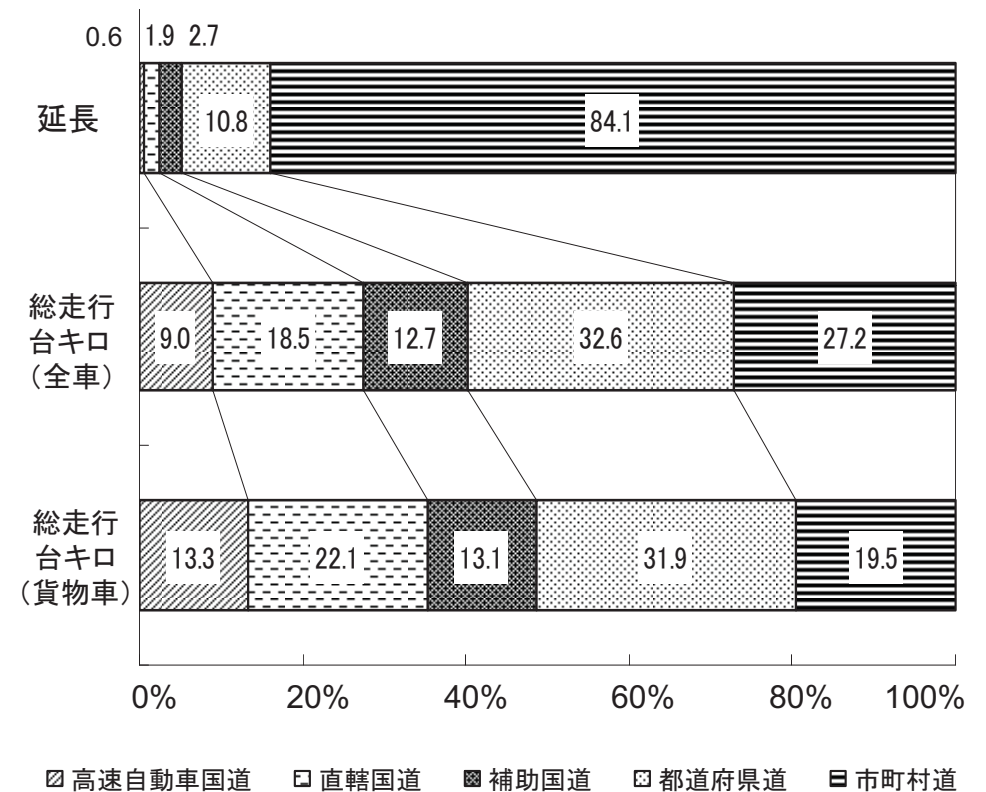
※補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合に道路管理者に補助することができる

2. 道路法上の分類／道路別 延長及び物流等のシェア II. 道路の種類

【道路法(第3条)上の分類】



【道路別 延長及び物流等のシェア】



※道路調査延長は、「道路統計年報2008」による。
 ※走行台キロは、「平成17年度道路交通センサス」「自動車輸送統計年報平成17年度分」による。
 ※高速自動車国道については、平成21年3月現在。他は平成19年4月1日現在。

3. 高規格幹線道路の体系

【体系】

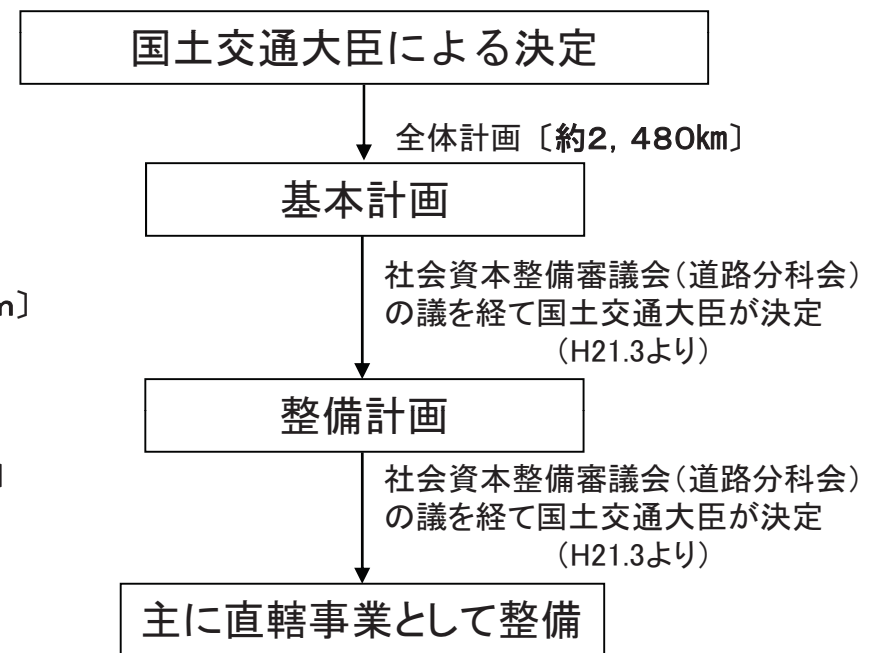
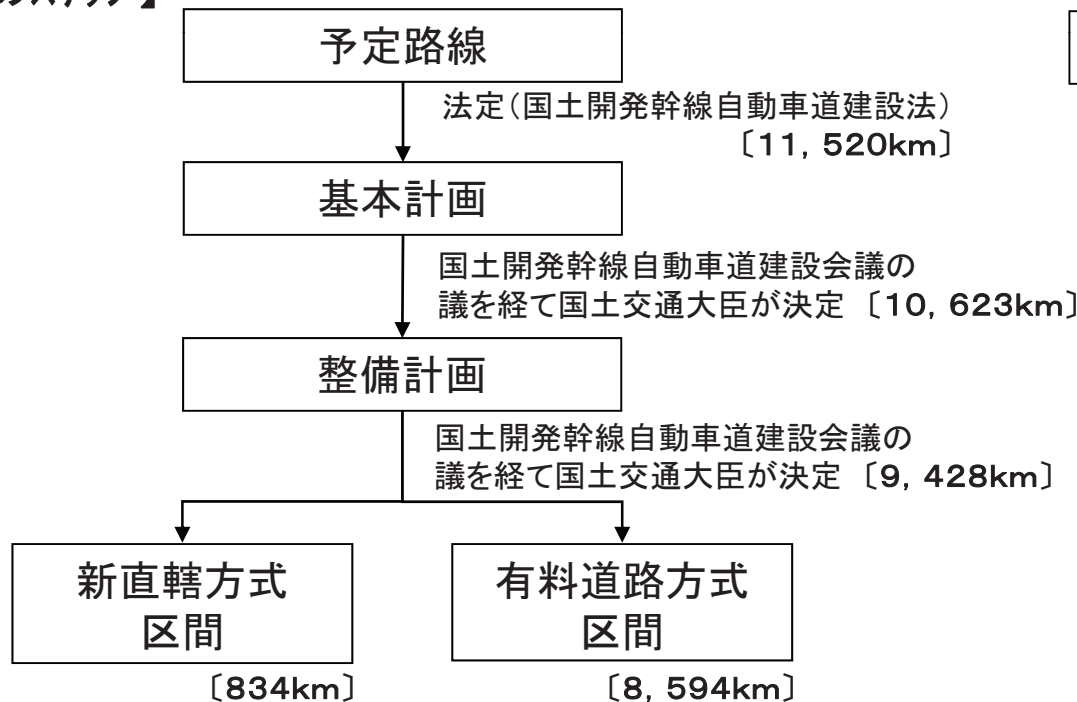
高規格幹線道路 (全体構想：約14,000km)

- ・「四全総」(昭和62年6月30日閣議決定)及び「21世紀の国土のグランドデザイン」(平成10年3月31日閣議決定)で国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成するものとして構想

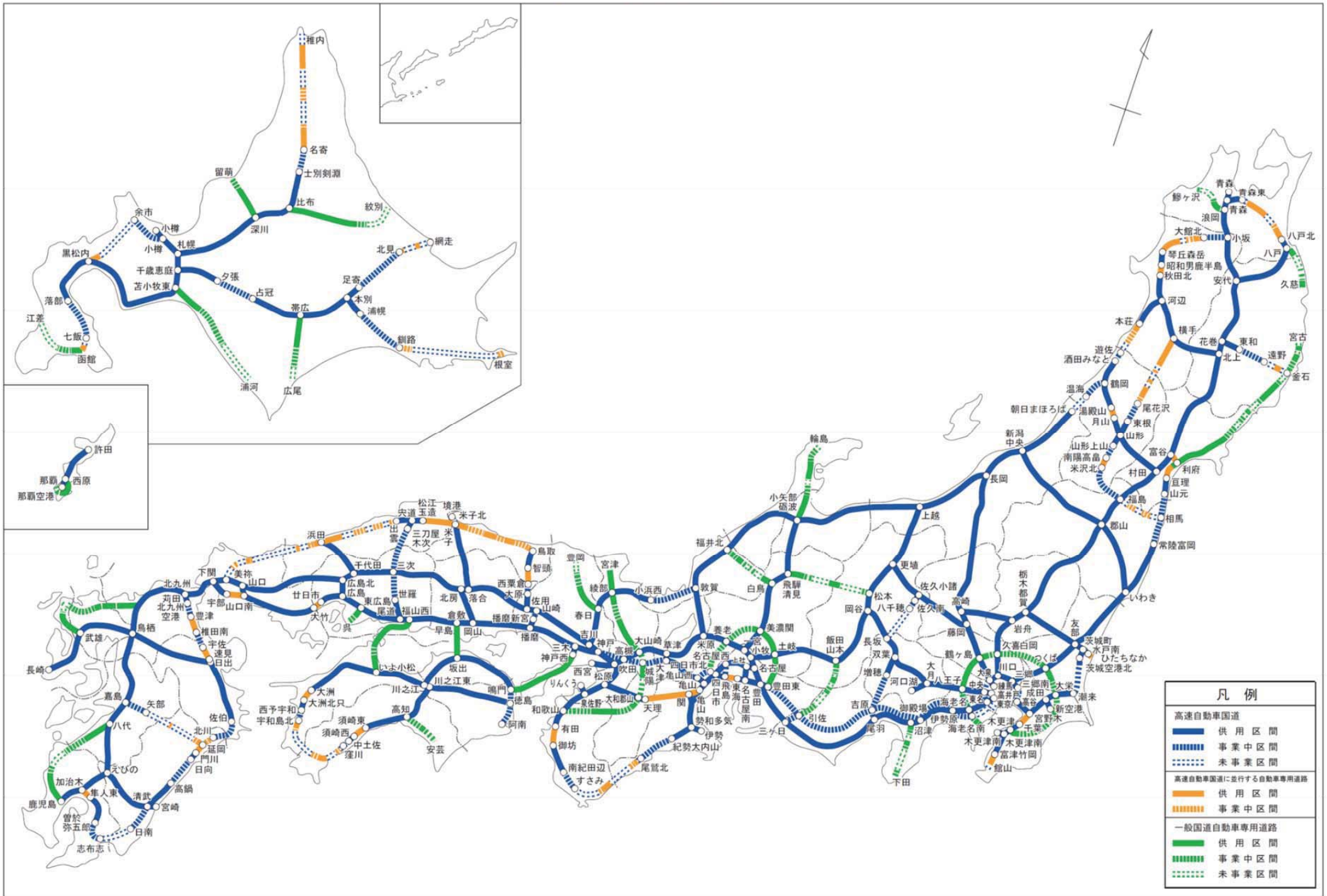
高速自動車国道
(全体計画：11,520km)

一般国道自動車専用道路
(全体計画：約2,480km)

【計画のステップ】



(注)有料道路方式には、合併方式及び東京外郭環状道路(関越～東名)を含む



凡例	
高速自動車国道	供用区間
	事業中区間
	未事業区間
高速自動車国道に並行する自動車専用道路	供用区間
	事業中区間
	未事業区間

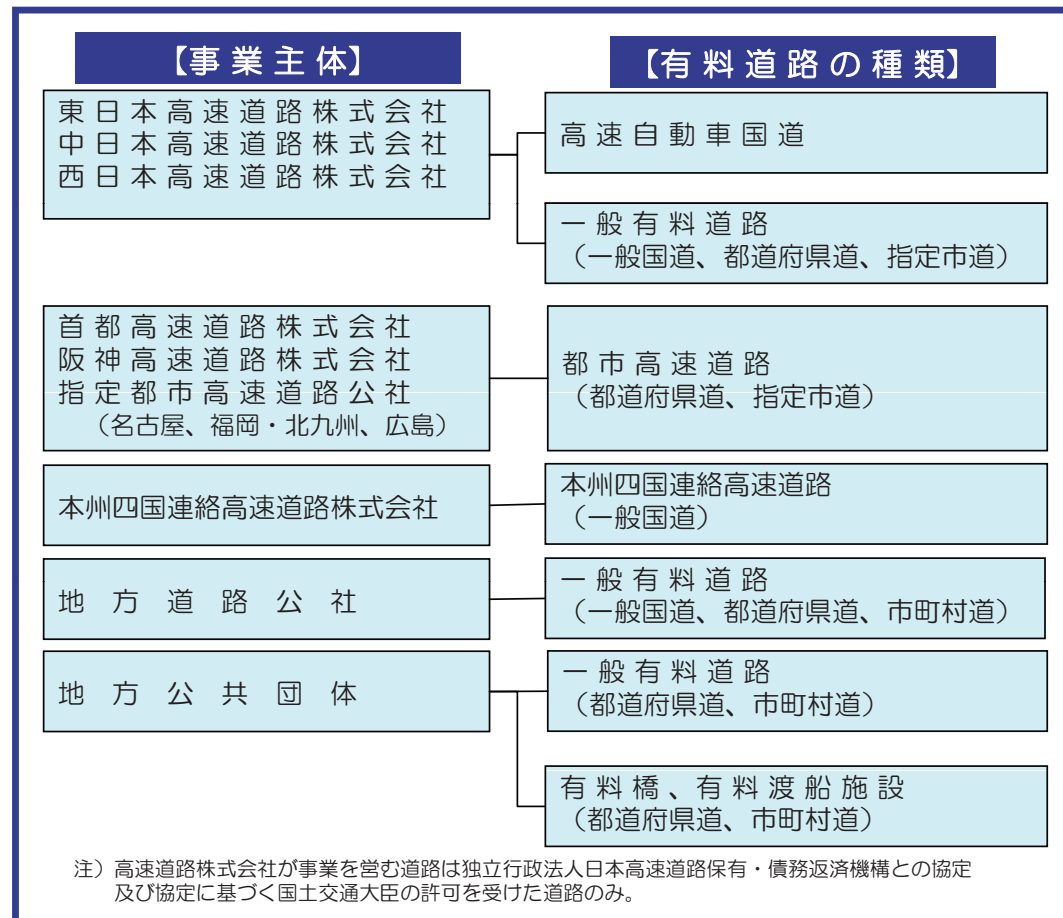
5. 有料道路とは

○有料道路制度

○財源不足を補う方法として借入金を用い、完成した道路から通行料金を徴収してその返済に充てるという方式

○有料道路とは

【道路法の対象となる有料道路の種類と事業主体】

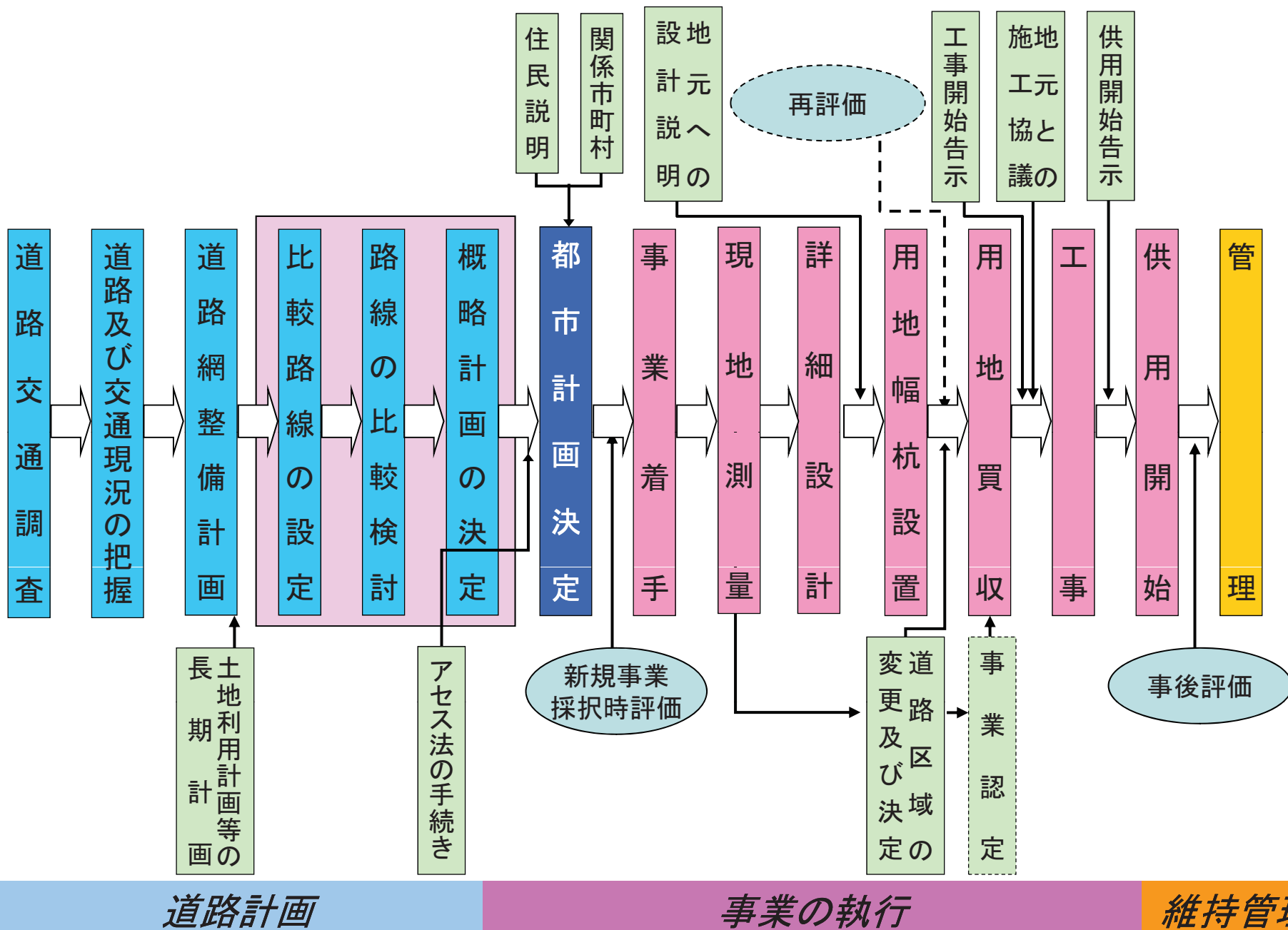


6. 道路整備事業に係る国の負担・補助

道路の種類		道路管理者	費用負担	国の負担・補助の割合	
				新設・改築	維持・修繕
高速自動車 国道	有料道路 方式	国土交通大臣 【高速自動車国道法 § 6】	高速道路会社	会社の借入金で新設・改築・修繕等を行い、料金収入で上記に係る債務及び管理費を賄う 【道路整備特別措置法 § 3等】	
	新直轄 方式		国 都道府県(政令市)	3/4 負担 【高速自動車国道法 § 20①】	10/10 負担 【高速自動車国道法 § 20①】
一般国道	直轄国道	<新設又は改築> 国土交通大臣 【道路法 § 12】 <維持、修繕、 その他の管理> 指定区間: 国土交通大臣 その他: 都府県(政令市) 【道路法 § 13】	国 都道府県(政令市)	2/3 負担 【道路法 § 50①】	10/10 負担 【道路法 § 49】
	補助国道		国 都府県(政令市)	1/2 負担 【道路法 § 50①】	維持: - 【道路法 § 49】 修繕: 1/2以内 補助 【道路法 § 56】
都道府県道		都道府県(政令市) 【道路法 § 15】	都道府県(政令市)	1/2以内 補助 【道路法 § 56】	維持: - 【道路法 § 49】 修繕: 1/2 補助 【修繕法 § 1①】
市町村道		市町村 【道路法 § 16】	市町村	1/2以内 補助 【道路法 § 56】	維持: - 【道路法 § 49】 修繕: 1/2 補助 【修繕法 § 1①】

Ⅲ. 道路をつくる

1. 道路事業の流れ



道路交通調査

自動車、二輪車、歩行者を対象に、以下の目的で実施。

- ①道路を利用している交通量
- ②利用交通の出発地と目的地
- ③道路施設の整備状況の把握

道路及び交通現況の把握

現道の状況、交通量、交通事故などの資料を収集し整理解析する。

道路網整備計画

道路の種類を定め、これに基づいて道路の基本構造（車線数、標準断面など）を計画する。

比較路線の設定

道路網計画に応じた路線を複数設定する

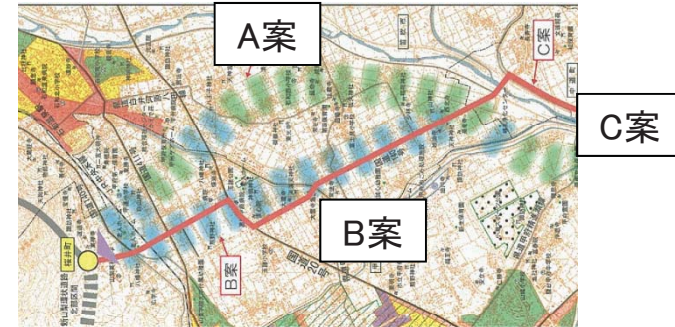
路線の比較検討

路線の性格に合うか、構造上無理はないか、コントロールポイント※に配慮されているか、経済性に配慮されているかなどの評価項目を用いて路線の比較評価を行い、最適路線を選定する。

概略計画の決定

*ここでの概略計画の決定とは、最適路線の選定をいう。

①

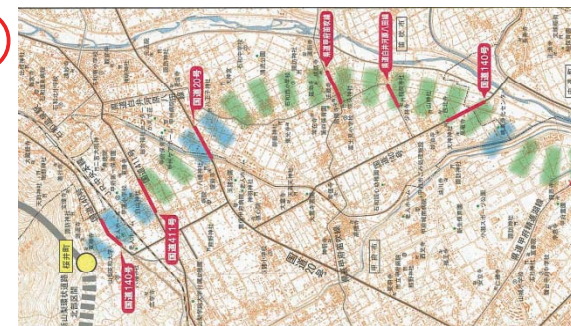


A案 (バイパスルート)	B案 (現道を改良する案)	C案 (新たな整備をしない案)
できるだけ住居等を避けて通過するルート帯	現道を拡幅し、主に高架構造とするルート帯	既存の道路をそのまま利用する案

* 新たな整備をしない案も比較の対象とする。

比較
検討

②



※コントロールポイント：神社、仏閣などの社会的条件や地滑り地帯などの社会的条件によって避けなければならないポイント

環境影響評価 (環境アセスメント)

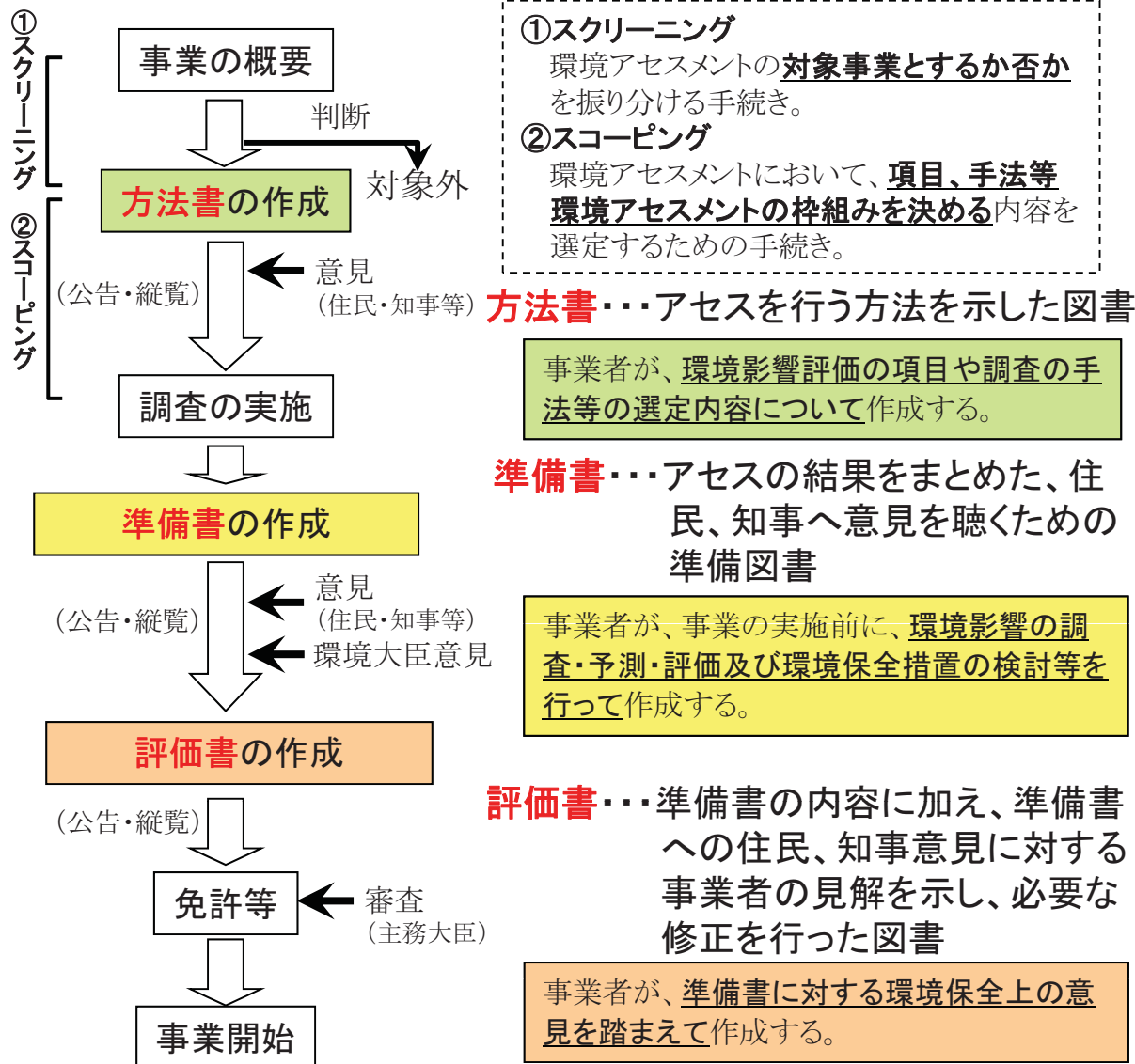
開発事業の内容を決めるに当たって、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、事業者自らが調査・予測・評価を行い、その結果を公表して国民、地方公共団体などから意見を聴き、よりよい事業計画を作り上げていこうという制度

【対象事業一覧（道路）】

- 第一種事業**は、規模が大きく、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業。**環境影響評価が必須のもの。**
- 第二種事業**は、第一種事業に準ずる規模の事業で、環境影響の程度が著しいものになるかどうかの**判定を行う必要のあるもの。**

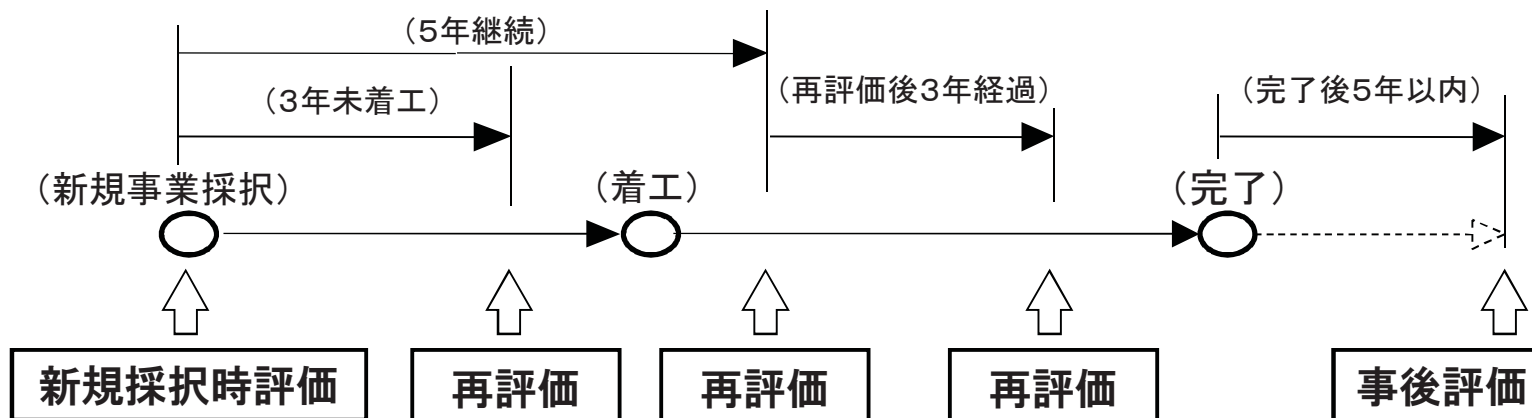
	第一種事業	第二種事業
高速自動車道	すべて	——
首都高速道路等	4車線以上はすべて	——
一般国道	4車線 10km以上	7.5km以上 10km未満
大規模林道	2車線 20km以上	15km以上 20km未満

【環境影響評価(環境アセスメント)のフロー】



4. 道路事業の事業評価

- 事業評価の対象事業：新設・改築事業
- 事業評価の実施主体：事業を実施する者(国土交通省、地方公共団体等)



① 新規事業採択時評価

新規事業の採択時において、費用対効果分析を含めた事業評価を行うもの。平成10年度から導入。

累計: 1,458件
(H21年度: 0件)

② 再評価

事業採択時から3年経過して未着工の事業、5年経過して継続中の事業等について再評価を行い、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。平成10年度から導入。

累計: 3,397件
うち、見直し: 72件、中止: 32件
(H21年度: 102件)
(うち、見直し: 4件、中止: 0件)

③ 事後評価

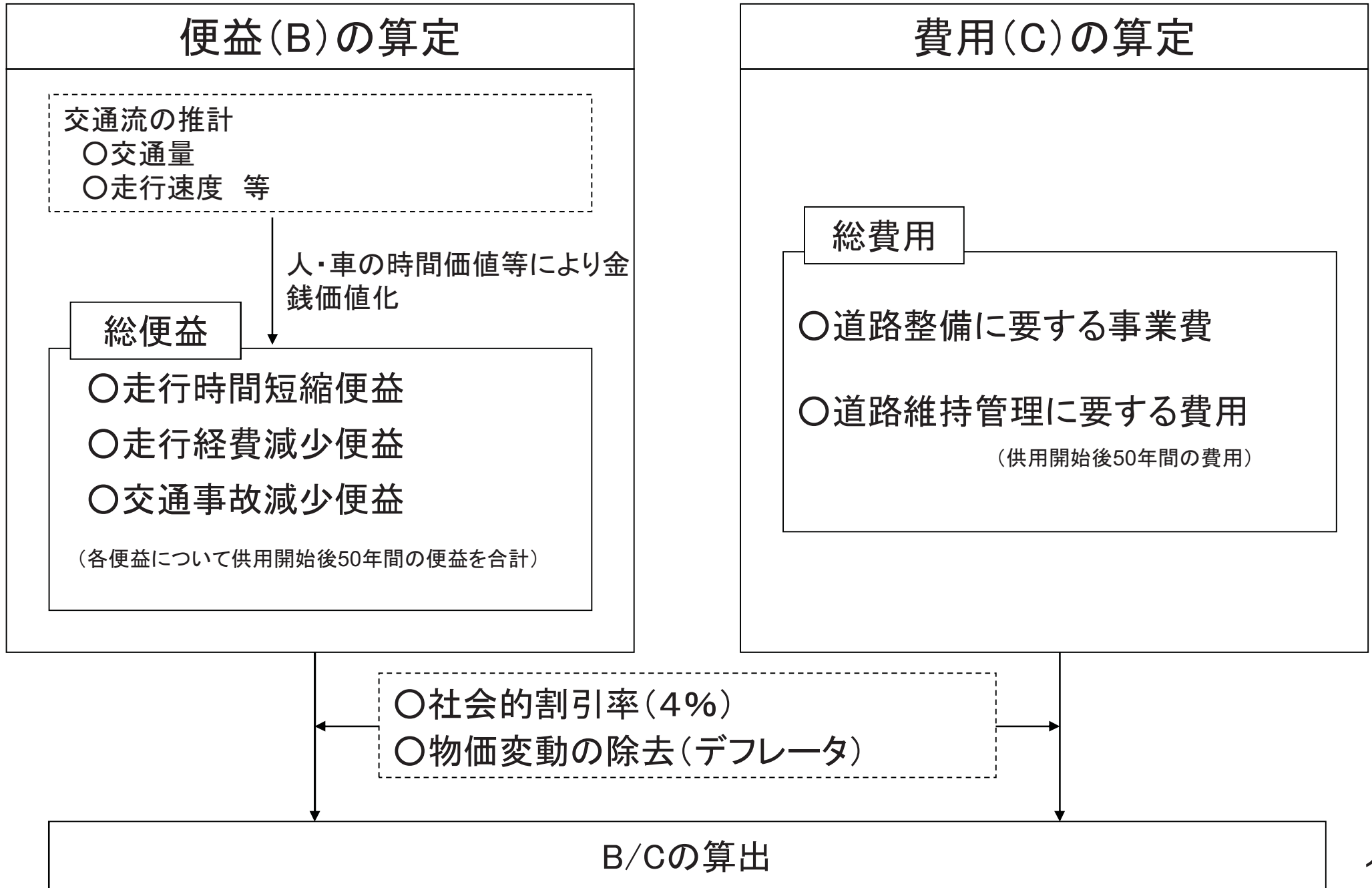
事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するもの。平成15年度から導入。

累計: 217件
(H21年度29件実施)

【第三者の知見の活用】

個別事業の再評価、事後評価にあたっては、地方整備局、地方公共団体等ごとに、第三者からなる事業評価監視委員会を設置し審議

5. B/C(費用便益比)の計算方法の概要



6. 道路事業の3便益について

走行時間短縮便益

$$\text{◆ 走行時間短縮便益} = \text{車両1台当たりの時間価値} \times \text{短縮時間} \times \text{交通量}$$

走行経費減少便益

$$\text{◆ 走行経費減少便益} = \text{道路整備による走行経費の減少} \times \text{走行距離} \times \text{交通量}$$

交通事故減少便益

$$\text{◆ 交通事故減少便益} = \text{道路整備による人身事故件数の減少} \times \text{人身事故一件当たり平均損失額} \\ (\text{人的損失額、物的損失額、渋滞損失額})$$

都市計画決定

事業計画説明

① 測量・調査

① 詳細設計

① 設計・用地説明

② 用地幅杭設置

② 用地測量・調査

② 協議(用地交渉)

測量・調査のため、関係者に説明

測量や地質などの調査を行う中心線測量の際には、中心杭(赤色)を現地に設置

現地のデータに基づいて設計(S=1/1,000)

設計図を基に関係者に具体的な説明を行う。あわせて用地補償に関する考え方の説明

道路に必要な範囲を用地幅杭(黄色)で現地に示す

土地や建物の調査(土地の境界を確かめるため立会をお願いしている)

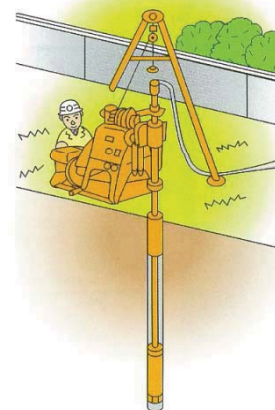
関係者と用地補償の協議

契約を結び補償金を支払い

①



道路の中心線測量、縦横断測量、地質調査等を実施します。



測量・調査結果より道路の設計を行います。

②



用地説明を実施後、用地測量・調査を行います。

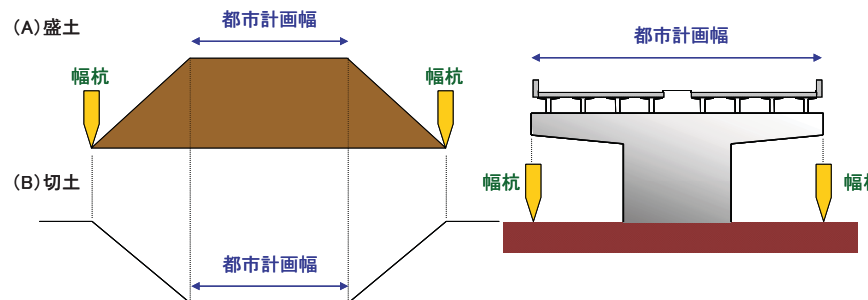


補償金額を算定し、協議します。

【用地幅杭の設置】

①平面構造の場合

②高架構造の場合



工事計画説明

関係者に工事の実施方法、工事期間中の安全対策などの説明を行う。

※ 必要に応じて、埋蔵文化財の調査を行う

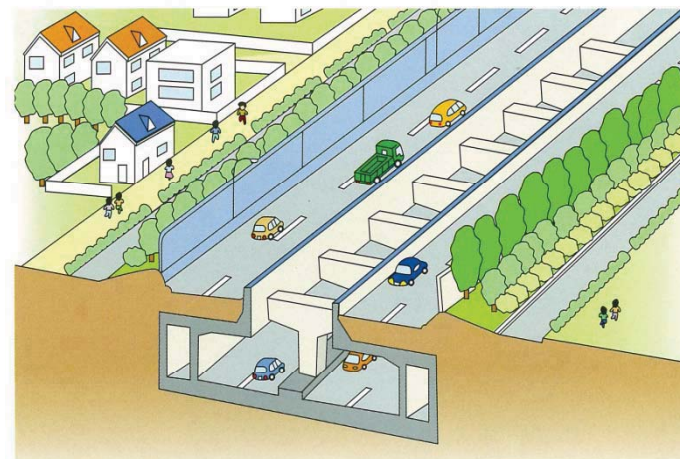
工 事

道路用地で道路の建設工事を行います。
工事にあたっては、周辺環境に影響をおよぼさないように、細心の注意をはらって進めます。



完成／供用開始

道路が完成し、人や車が通れるようになります。



維持管理