

## &lt;道路&gt;

## (2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道内)

## 北海道庁との調整状況

北海道においては総延長が約2千8百キロメートルにも及ぶ長大な区間が協議対象となっており、検討作業に時間を要している。また、道内市町村から、移管後の財源措置や維持管理水準の維持に対する懸念をはじめ多くの意見をいただいていることから、北海道庁としては、十分な検討が必要であり、北海道庁及び国土交通省は引き続き協議する。

路線番号	起点	終点	延長 (km)
5	函館市昭和	北海道七飯町藤城	13
12	砂川市空知太	滝川市滝の川	6
12	旭川市神居町	旭川市日章	5
37	室蘭市陣屋町	室蘭市東町	8
37	北海道長万部町長万部	室蘭市東町	76
38	赤平市豊里	赤平市茂尻中央	5
38	釧路市大楽毛	釧路市北大通	14
38	滝川市大町	北海道浦幌町共栄	187
229	北海道余市町黒川町	北海道江差町柳崎町	287
230	北海道今金町字花石	北海道今金町字住吉	13
230	札幌市境	北海道せたな町北檜山区	104
231	留萌市本町	留萌市元川町	2
232	北海道天塩町字川口	北海道天塩町字北川口	6
234	岩見沢市並木町	苫小牧市沼ノ端	66
240	北海道津別町字大昭	北海道津別町字双葉	2
241	北海道音更町共和	帯広市大通	10
241	北海道弟子屈町鈴蘭	帯広市西17条	150
272	北海道釧路町別保	北海道標津町標津	100
273	北海道上士幌町上士幌	紋別市渚滑町	168
274	札幌市境	北海道標茶町標茶	301

路線番号	起点	終点	延長 (km)
275	札幌市境	北海道浜頓別町大通り	274
276	北海道岩内町栄	苫小牧市新中野町	110
277	北海道八雲町熊石鮎川町	北海道八雲町立岩	33
278	函館市若松町	北海道森町森川町	120
279	函館市若松町	函館市末広町	2
333	北海道上川町上越	北見市端野町	105
334	北海道斜里町ウトロ西	北海道斜里町ウトロ西	1
334	北海道羅臼町本町	北海道美幌町報徳	121
335	北海道羅臼町本町	北海道標津町伊茶仁	42
336	北海道浦幌町豊北	北海道浦幌町字昆布苜石	13
337	千歳市錦町	北海道長沼町幌内	19
337	北海道南幌町南15線	江別市工栄町	13
337	千歳市錦町	小樽市星野町	45
392	北海道白糠町白糠	北海道白糠町二股	35
393	小樽市奥沢	北海道倶知安町北4条	52
451	石狩市浜益区川下	滝川市本町	55
451	北海道新十津川町中央	滝川市本町	2
452	芦別市北1条	芦別市旭町	2
452	夕張市紅葉山	旭川市西神楽	110
453	札幌市境	伊達市長和	67

## 札幌市との調整状況

環状通り内側のまちづくり計画との整合や総合的な交通機能の整理について検討し、関係機関等との調整を含め移管の可能性について引き続き協議する。

路線番号	起点	終点	延長 (km)
5	札幌市北区	札幌市中央区	2
12	札幌市中央区	札幌市白石区	5
36	札幌市中央区	札幌市豊平区	5

路線番号	起点	終点	延長 (km)
230	札幌市中央区	札幌市中央区	4
275	札幌市中央区	札幌市東区	2
453	札幌市豊平区	札幌市南区(市境)	22

以上、30路線 2,782km

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県 ・ 政令市	路線 番号	起点	終点	延長 (km)	備考
秋田県	7	山形県境	青森県境	208	次のような双方の意見を踏まえ、移管について引き続き協議する。 <秋田県の意見> ・行政サービスは住民により近いところで行うという地方分権の趣旨に沿って、地域の実情に精通し地域の様々な課題解決に責任を有する県が、より効率的な道路ネットワークの形成を担うべきとの考えから、できるだけ早期の移管実現を図るべき。 (ただし高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を除く。) <国土交通省の意見> ・7、13、46号の各路線は東北地方の県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡し、広域交通を担う道路であって、国が責任を持つべき道路と認識している。
秋田県	13	山形県境	秋田市川尻町	121	次のような双方の意見を踏まえ、移管について引き続き協議する。 <秋田県の意見> ・行政サービスは住民により近いところで行うという地方分権の趣旨に沿って、地域の実情に精通し地域の様々な課題解決に責任を有する県が、より効率的な道路ネットワークの形成を担うべきとの考えから、できるだけ早期の移管実現を図るべき。 (ただし高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を除く。) <国土交通省の意見> ・7、13、46号の各路線は東北地方の県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡し、広域交通を担う道路であって、国が責任を持つべき道路と認識している。
秋田県	46	岩手県境	大仙市協和境	57	次のような双方の意見を踏まえ、移管について引き続き協議する。 <秋田県の意見> ・行政サービスは住民により近いところで行うという地方分権の趣旨に沿って、地域の実情に精通し地域の様々な課題解決に責任を有する県が、より効率的な道路ネットワークの形成を担うべきとの考えから、できるだけ早期の移管実現を図るべき。 <国土交通省の意見> ・7、13、46号の各路線は東北地方の県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡し、広域交通を担う道路であって、国が責任を持つべき道路と認識している。
群馬県	17	埼玉県境	高崎市並榎町	14	国道17号は、東京を起点とし新潟へ至る路線であり、埼玉県深谷市岡と群馬県高崎市並榎町間は、都市間広域交通を含んだ交通が多いため、埼玉県との協議が引き続き必要である。
埼玉県	298	和光市新倉	東京都境	29	国道298号は、埼玉県和光市から東京都を経て千葉県市川市に至る首都圏の環状道路であり、関係する東京都、千葉県、さいたま市との協議が必要である。
さいたま市	298	さいたま市南区(市境)	さいたま市南区(市境)	2	国道298号は、埼玉県和光市から東京都を経て千葉県市川市に至る首都圏の環状道路であり、埼玉県をはじめとする関係自治体との協議が必要である。
東京都	20	千代田区霞ヶ関	神奈川県境	39	東京都は、地方分権改革推進委員会に提出された「人口30万人未満の都市を連絡している区間の一覧」を国土交通省の移管対象路線の提示と受け止め、移管を受ける意向(ただし、ただし、新宿南口基盤整備事業等の整備後)であるが、国土交通省としては、東京と甲府(県庁所在地)を連絡する唯一の広域幹線道路であり、防災上の観点からも引き続き国が管理すべき路線であると認識している。当該区間については、東京都と国土交通省の意見に相違があるため、関係県も含め引き続き協議が必要である。

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
東京都	246	千代田区隼町	神奈川県境	16	東京都は、地方分権改革推進委員会に提出された「人口30万人未満の都市を連絡している区間の一覧」を国土交通省の移管対象路線の提示と受け止め、移管を受ける意向(ただし、渋谷駅周辺整備事業等の整備後)であるが、国土交通省としては、東京と横浜(県庁所在地)を連絡し、さらに東名高速を補完して神奈川県中央部を経て東海地方とを連絡する広域幹線道路であり、引き続き国が管理すべき路線であると認識している。当該区間については、東京都と国土交通省の意見に相違があるため、関係県も含め引き続き協議が必要である。
東京都	298	埼玉県境	千葉県境	1	東京都は、地方分権改革推進委員会に提出された「人口30万人未満の都市を連絡している区間の一覧」を国土交通省の移管対象路線の提示と受け止め、移管を受ける意向であるが、国土交通省としては、東京外郭環状道路と一体となって、東京都と埼玉県、千葉県を通過する首都圏の環状道路の機能を担うことから、引き続き国が管理すべき路線であると認識している。当該区間については、東京都と国土交通省の意見に相違があるため、関係県も含め引き続き協議が必要である。
新潟県	18	長野県境	上越市大字下源入	38	当該路線は、県としては、地方分権改革推進委員会が国に対して資料要求した「30万人未満の都市を連絡する区間の一覧」について、移管を受ける前提で検討している。 一方、国としては、国道18号が、国道8号を介し新潟市と長野市、富山市と長野市等、重要拠点(県庁所在地)間のネットワークを形成する重要な幹線道路であり、周辺の広域ネットワークとの連結性や、長野県の意見を踏まえつつ協議すべきと考えており、双方移管の可能性について協議している。
富山県	160	石川県境	高岡市四屋	26	現在事業中の能越自動車道七尾水見道路全線開通後は、能越自動車道が国道160号のバイパス機能を実質的に担うと考えられることから、富山・石川両県の調整を踏まえ、引き続き移管の可能性について協議を行う。
岐阜県	21	土岐市泉寺田町	滋賀県境	67	当該路線は、県としては、地方分権改革推進委員会が国に対して資料要求した「30万人未満の都市を連絡する区間の一覧」について、機械的であれ国が地方分権改革推進委員会に提示したものであり、移管を受ける前提で検討している。一方、国としては、国道21号は国道19号を介し岐阜市と長野市、また国道1号、8号を介し岐阜市と京都市、大阪市といった重要拠点(県庁所在地)間のネットワークを形成する重要な幹線道路であり、周辺の広域ネットワークとの連結性や、滋賀県の意見を踏まえつつ協議すべきと考えている。今後、双方で移管の可否について協議を継続する。
岐阜県	258	大垣市楽田町	三重県境	28	当該路線は、県としては、地方分権改革推進委員会が国に対して資料要求した「30万人未満の都市を連絡する区間の一覧」について、機械的であれ国が地方分権改革推進委員会に提示したものであり、移管を受ける前提で検討している。一方、国としては、国道258号は岐阜県西濃地域の中心都市である大垣市と、三重県北勢地域の中心都市である四日市市、桑名市、さらには重要な港湾である名古屋港、四日市港を結ぶ重要な幹線道路であり、周辺の広域ネットワークとの連結性や、三重県の意見を踏まえつつ協議すべきと考えている。今後、双方で移管の可否について協議を継続する。
京都府	27	舞鶴市京田(舞鶴西IC)	福井県境	19	現在事業中の近畿自動車道敦賀線の整備状況と国道27号の位置づけを踏まえつつ、移管の可能性について引き続き協議する。
大阪府	1	京都府境	大阪市境	18	国土保全や大規模災害の観点が重視される路線であり、移管の可能性について引き続き協議する(第二京阪道路の一般部)。
大阪府	25	奈良県境	大阪市境	13	国土保全や大規模災害の観点が重視される路線であり、移管の可能性について引き続き協議する。
大阪府	26	堺市境	和歌山県境	37	国土保全や大規模災害の観点が重視される路線であり、移管の可能性について引き続き協議する(国道26号及び第二阪和国道)。
大阪府	481	泉佐野市	泉佐野市	2	国土保全や大規模災害の観点が重視される路線であり、移管の可能性について引き続き協議する(空港連絡道路)。

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
和歌山県	42	三重県境	新宮市大橋通	1	三重県との調整、熊野川を渡河する新たな橋梁等との調整が必要であり、移管の可能性について、引き続き協議する。
鳥取県	53	鳥取市叶	鳥取市秋里	7	鳥取南バイパスの現道であり、鳥取県として、直轄区間の移管にあたって必要と考えられる最低限の条件については、次の①～③に示すとおりである。 ①財源措置が確実であること。 ②人員や資機材が確保されること。 ③大規模災害時の、国の支援の仕組みづくりが確実になされること。 今後、鳥取県として地元自治体や県議会の意見を聞いた上で移管の是非を判断するものであり、現時点は、移管の可能性についての協議段階である。
岡山県	2	岡山市京橋南町	岡山市大供	1	来年4月に政令市となる岡山市内の区間のため、国・市で協議する。
岡山県	30	岡山市青江	岡山市灘崎町西高崎	11	来年4月に政令市となる岡山市内の区間のため、国・市で協議する。
岡山県	30	玉野市東高崎	玉野市築港	10	国道30号の玉野市内の区間であるが、岡山市内区間についての国と岡山市との協議状況を踏まえつつ協議する。
岡山県	180	岡山市伊福町	岡山市高松田中	17	来年4月に政令市となる岡山市内の区間のため、国・市で協議する。
岡山県	180	総社市長良	総社市種井	25	国道180号の総社市内の区間であるが、岡山市内区間についての国と岡山市との協議状況を踏まえつつ協議する。
広島県	31	安芸郡坂町植田	呉市本通	14	移管の前提条件や移管時期を含め、引き続き協議する。
広島県	31	安芸郡海田町南堀川町	安芸郡坂町植田	4	移管の前提条件や移管時期を含め、引き続き協議する。
広島県	185	呉市本通	竹原市忠海東町	54	移管の前提条件や移管時期を含め、引き続き協議する。
広島市	2	広島市西区	広島市佐伯区	5	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道2号西広島バイパスは全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
広島市	2	広島市安芸区	広島市安芸区	11	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道2号東広島バイパス、安芸バイパスは全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県 ・ 政令市	路線 番号	起点	終点	延長 (km)	備考
広島市	2	広島市安芸区	広島市西区	11	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道2号広島南道路は全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
広島市	31	広島市安芸区	広島市安芸区	2	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道31号の当該区間は全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
広島市	31	広島市南区	広島市南区(市境)	0.4	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道31号広島呉道路は全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
広島市	54	広島市中区	広島市安佐北区	26	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <広島市の考え> ・市域内における全ての道路(高速自動車国道を除く)に関する整備・管理権限を指定都市に移譲すること。 <国土交通省の考え> ・国道54号の当該区間は全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークとして、国が整備と管理に責任を持つべき。
山口県	188	岩国市麻里布町	下松市望町	74	将来の事業量の確保や財源措置、人員や資機材の確保、大規模災害時の対応など移譲に伴い必要となる基本的な事項については、国において適切に措置されることを大前提として引き続き協議する。
山口県	190	山口市江崎	山陽小野田市埴生	44	将来の事業量の確保や財源措置、人員や資機材の確保、大規模災害時の対応など移譲に伴い必要となる基本的な事項については、国において適切に措置されることを大前提として引き続き協議する。
山口県	191	下関市竹崎町	下関市豊北町	37	将来の事業量の確保や財源措置、人員や資機材の確保、大規模災害時の対応など移譲に伴い必要となる基本的な事項については、国において適切に措置されることを大前提として引き続き協議する。
山口県	191	長門市西深川	島根県境	76	将来の事業量の確保や財源措置、人員や資機材の確保、大規模災害時の対応など移譲に伴い必要となる基本的な事項については、国において適切に措置されることを大前提として引き続き協議する。

(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの(北海道以外)

都道府県・政令市	路線番号	起点	終点	延長(km)	備考
佐賀県	34	鳥栖市永吉町	長崎県境	77	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <佐賀県の考え> ・個別の路線について、国の出先機関の抜本的な見直しの観点から、国でなければ管理できない特別の理由がなければ県に移管すべきである。 ・複数の都道府県をまたがる路線であっても、現行の管理水準を維持するために必要な財源措置がなされれば、都道府県であっても現行の管理水準を落とすことなく、ネットワークを管理することが可能である。 <国土交通省の考え> ・国道34号は、県の圏域を越えるような広域的な交通を担っており、全国的な幹線道路網の中核的・根幹的な部分である。 ・県の圏域を越える広域的な人流・物流のニーズに的確に対応し、常に安定的にそのサービスを提供できるようレベルの揃った質の高い管理を行うためには、広域を対象として行政を行っている国が一元的に実施することが効率的である。 ・関係する他県の意向を確認する必要がある。
佐賀県	35	武雄市武雄町大字武雄	長崎県境	18	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <佐賀県の考え> ・個別の路線について、国の出先機関の抜本的な見直しの観点から、国でなければ管理できない特別の理由がなければ県に移管すべきである。 ・複数の都道府県をまたがる路線であっても、現行の管理水準を維持するために必要な財源措置がなされれば、都道府県であっても現行の管理水準を落とすことなく、ネットワークを管理することが可能である。 <国土交通省の考え> ・国道35号は、県の圏域を越えるような広域的な交通を担っており、全国的な幹線道路網の中核的・根幹的な部分である。 ・県の圏域を越える広域的な人流・物流のニーズに的確に対応し、常に安定的にそのサービスを提供できるようレベルの揃った質の高い管理を行うためには、広域を対象として行政を行っている国が一元的に実施することが効率的である。 ・関係する他県の意向を確認する必要がある。
佐賀県	202	唐津市浜玉町 淵上	長崎県境	44	次のような双方の意見を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。 <佐賀県の考え> ・個別の路線について、国の出先機関の抜本的な見直しの観点から、国でなければ管理できない特別の理由がなければ県に移管すべきである。 ・複数の都道府県をまたがる路線であっても、現行の管理水準を維持するために必要な財源措置がなされれば、都道府県であっても現行の管理水準を落とすことなく、ネットワークを管理することが可能である。 <国土交通省の考え> ・国道202号は、県の圏域を越えるような広域的な交通を担っており、全国的な幹線道路網の中核的・根幹的な部分である。 ・県の圏域を越える広域的な人流・物流のニーズに的確に対応し、常に安定的にそのサービスを提供できるようレベルの揃った質の高い管理を行うためには、広域を対象として行政を行っている国が一元的に実施することが効率的である。 ・関係する他県の意向を確認する必要がある。
宮崎県	220	宮崎市橘通東	鹿児島県境	93	①今後の地方分権の動向、②日南・大隅地方を循環し、重要港湾(油津港、志布志港)、宮崎空港等を広域的に連絡する交通サービスの安定的確保、③今後の東九州自動車道ならびに青島～日南改良の整備の状況の観点等を踏まえつつ、移管の可能性について引き続き協議する。
鹿児島県	220	宮崎県境	霧島市国分敷根	98	古江バイパス等が整備中であることや、大隅・日南地方を循環し、重要港湾(志布志港、油津港)を広域的に連絡する交通サービスの安定的確保(防災の観点を含む)の観点等を踏まえ、移管の可能性について引き続き協議する。

以上、31路線 1,493 km