

事 務 連 絡  
平成20年7月16日

全国知事会事務総長 殿

国 土 交 通 省

貴会事務局から平成20年7月9日に頂きました「国土交通省への資料要求について」につきまして、別添の通り回答いたします。

また、作業中のため今回回答できないとしている部分については、整理が出来た段階でお示ししていきたいと考えております。

国土交通省におきましては、「活力ある地方」を創出するため、これまでも積極的に地方分権に対応しており、貴会からご質問があった事項について、現段階でお答えすることが可能な範囲でできる限り回答を行ってきたところであります。

今後とも、国土交通省といたしましては、地方分権改革の推進に取り組んでまいりますのでよろしく願いいたします。

なお、「見直しの具体的な方向」については、貴会等の意見を聞きながら取りまとめた後、個別の対象道路、対象河川について、関係地方公共団体と調整を行うこととなりますが、8月中を目途に調整が開始されますと、関係地方公共団体においても十分な検討の時間を持っていただけるのではないかと考えております。

直轄国道について、主に地域内交通を分担しているとして類型化した  
～ 以外の区間については、全国的に重要性の高い中枢・根幹ネット  
ワークに該当するとした具体的な理由を示してください。

1．直轄国道は、高速自動車国道と一体となって、全国的に重要性の高い中  
枢・根幹のネットワークとして、平成11年の道路審議会「直轄管理区間  
の指定基準に関する答申」に基づき、

(1) 高規格幹線道路の区間

(2) 県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡する一般国道の  
区間

(3) 重要な空港・港湾と(1)(2)を効率的・効果的に連絡する一般  
国道の区間

としているところであり、引き続き、国が責任をもって整備・管理すべき  
ものでありますが、(2)に該当する区間の中には「主に地域内交通を分  
担している区間」も含まれていると考えられることから、今回、当該「主  
に地域内交通を分担している区間」を都道府県等への移管候補として考え  
たところであります。

2．具体的には、上記(2)に該当する区間のうち、主に地域内交通を分担  
している蓋然性が高いと考えられる区間を網羅的に類型化したものが、下  
記の4つであると考えております。

「同一都府県内に起終点がある区間」については、文字通り、同一都府  
県内に区間の起終点があるもの。

「バイパスの現道区間」については、バイパスの完成、一部完成等によ  
り、広域的な交通が現道からバイパスに転換したと考えられるもの。

「その一部が都府県等管理となっている路線の区間」については、既に  
区間の一部を都府県等が管理しているもの。

「その他重要都市の要件を厳格に適用する区間」については、起終点と  
なっている「重要都市」の広域交通拠点としての位置付けが、人口規模  
等の面で厳格に適用した結果、対象外となると考えられる区間。

(参考) 道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」(平成11年7月29日)(抄)

### 3. 直轄管理区間の指定基準のあり方

#### 1) 指定基準の基本的な考え方

先に述べたように、円滑な広域交通の効率的かつ安定的な確保により我が国の経済・社会活動を根幹から支えることは国の重要な責務の一つである。

この責務に照らして、国が直接整備・管理する一般国道の区間を指定する基準については、都道府県境を越える広域交通を確保するという国土レベルの広域性の視点、災害時においても広域交通を安定的に確保するという信頼性の視点に着目して整理することが必要である。

また、我が国の経済・社会活動を根幹から支えるという視点は、円滑な広域交通の効率的かつ安定的な確保との関連で見れば、全国レベルの経済・社会活動の中核となる重要な拠点(都市、空港・港湾など)間を効率的・効果的に連絡することであるといえる。

一方、国土づくり・地域づくりにおける国の基本的な役割として、効率性を重視しつつ、国土や地域の骨格形成、国土の保全、大都市地域の都市機能の維持・向上といった国土全体を適正に管理するという視点も重要であるが、特に主要な道路においてはその空間に幹線のライフラインや高度情報通信網を収容・保全しているという視点も合わせて検討することが必要である。

なお、高規格幹線道路は、全国的な高速道路網を構成し、地域間の活発な交流を支え、活力ある国土づくり・地域づくりを推進するなど、我が国の産業発展や地域振興に不可欠な基盤であることから、その整備・管理については国の責務とすべきである。

以上を踏まえ、高規格幹線道路の整備・管理を国の責務とするほか、直轄管理区間については、国家的見地から重要な拠点を効率的・効果的に連絡する最小限の枢要なネットワークとすることとし、拠点都市の連絡、空港・港湾等の連絡の順に整理している現在の道路法の枠組みに従い、次のとおりとすべきである。

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、原則として次の 又は のいずれかに該当する区間

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枢要な区間（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）

重要な空港・港湾と高規格幹線道路又は の区間を連絡する区間

直轄国道について、要件のうち「効率的・効果的に連絡する」とは具体的にどのような基準で判断するかを示してください。

1 .「効率的・効果的に連絡する」については、平成11年の道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」に基づき、次のように考えております。

- ・ 「効率的に連絡する」とは、都道府県境を意識することなく、近接する重要な拠点を原則として重要度の高いものから相互に交差することなく、距離が最短になるように連絡することをいいます。
- ・ 「効果的に連絡する」とは、重要な拠点間の連絡の際は、より多くの拠点（都市が連担する地域、広域交通の発生が多い空港・港湾等）を連絡することをいいます。

(参考1) 道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」(平成11月7月29日)(抄)

### 3. 直轄管理区間の指定基準のあり方

#### 3) 重要な拠点間の効率的・効果的な連絡の考え方

選定された重要な拠点間は、主として国土を縦貫する路線によって連絡することが可能であるが、

イ) 経済・社会活動が広域化する中で、従来の行政単位を越えた多方向の地域連携のための広域ネットワークの確保

ロ) 広域的な危機管理の観点からネットワークの信頼性の確保

ハ) 国土・地域の骨格形成等の国土の適正管理

などの視点からみて、隣接する重要な拠点間を効率的・効果的に連絡するネットワークを構成することが必要である。

#### 重要な拠点を効率的に連絡する方法

重要な拠点間の連絡方法については、効率的かつ信頼性の高い広域ネットワークの形成と国土の適正管理などの見地から、都道府県境を意識することなく、近接する重要な拠点を相互に、原則として機能や規模に応じて重要度の高いものから体系的に直線で連絡するネットワーク(以下「仮想ネット」という。)を基礎として、実際の道路網に当てはめることが適切である。

具体的には、広域交通の拠点となる都市間を効率的に連絡した上で、重要な空港・港湾を最短の距離で連絡するように、仮想ネットを構築する。

その際、地形上の理由から広域交通の拠点となる都市が少なく仮想ネットが的確に形成できない場合や、環状道路を形成する場合を除き、近接する全ての都市間を連絡する直線が交差することなく、距離が最短になるように効率的に連絡する。

なお、都市部においては広域交通の拠点となる都市が狭いエリアに集中する場合があることから、広域的な視点から仮想ネットを形成する際には拠点の整理が必要である。

## 重要な拠点を効果的に連絡する方法

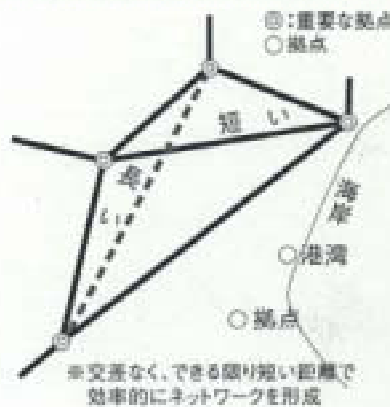
で構築した仮想ネットを実際の道路網に当てはめる際には、重要な拠点間を効果的に連絡するため、仮想ネットを形成する直線から著しく逸脱しない範囲において、重要な拠点以外の拠点（都市が連担する地域、広域交通の発生が多い空港・港湾、観光地等）をより多く連絡するよう配慮する必要がある。

また、大量の広域的な交通需要がある区間においては、その交通を処理する観点から互いに並行する複数の道路に当てはめることができるものとする。

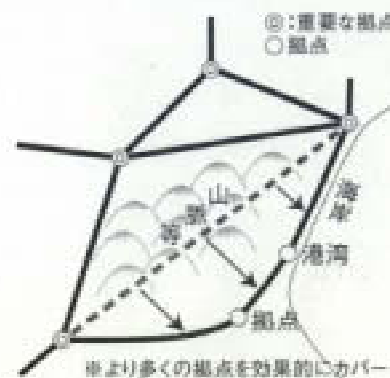
なお、大都市圏をはじめ放射状の道路が集中する都市圏においては、交通を効率的に処理する観点から、実際の道路網に当てはめる際に、中心部への分散導入や都市機能の向上に寄与する環状道路の形成を図るよう配慮する必要がある。

（参考２）道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」のポイントより抜粋

### 重要な拠点を効率的に連絡する方法



### 重要な拠点を効果的に連絡する方法



道路については、地方分権改革推進要綱（第1次）においては「第1次勧告の方向に沿って、指定を見直し」となっていますが、第1次勧告が重要都市を「都道府県庁所在地及び人口おおむね30万以上の市」と定義しているのにもかかわらず、平成11年道路審議会答申に掲げられている「地方における中核的な都市」及び「半島地域等の中心となる市」を加えて定義している理由を示してください。

1. 「重要都市」については、人口30万人未満であっても、広域交通の拠点となる都市が現に存在しており、平成11年の道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」においても、

地方中核都市（都道府県庁所在地、北海道の支庁所在地に加え、人口概ね30万人以上の市）

地方における中核的な都市（人口概ね10万人以上かつ昼夜間人口比1以上の市）を考慮

半島地域等の中心となる市

とされていることから、今回「第1次勧告の方向に沿って、指定を見直す」に当たっても、地方においては経済・社会活動や生活の基盤となる中核的な都市などを連絡する区間が「主に地域内交通を分担している区間」とは必ずしも言えないこと等を踏まえ、上記～を「重要都市」の定義とするのが適当であると考えております。



(参考) 道路審議会「直轄管理区間の指定基準に関する答申」(平成11年7月29日)(抄)

### 3. 直轄管理区間の指定基準のあり方

#### 2) 拠点の選定の考え方

直轄管理区間の検討の基礎となる重要な拠点は、人口や産業が集中し、広域交通の拠点となる都市、人流・物流の拠点となる重要な空港・港湾等について選定することが適当である。

#### 広域交通の拠点となる都市の選定

都市については、人口や産業が集中し、我が国の経済・社会活動の中核を成す拠点であるとともに、地域の中心として大量の広域交通が発生する拠点でもあることから、直轄管理区間の指定にあっては、その規模や特性を考慮しつつ重要な拠点として位置づけるべきである。

広域交通の拠点となる都市については、都市の規模や拠点性を重視し、全国総合開発計画である「21世紀の国土のグランドデザイン」(平成10年3月閣議決定)を踏まえ、都道府県の総合計画や国内外の拠点的都市についての考え方の類似事例を参考に選定すべきである。具体的には、地方中核都市(都道府県庁所在地及び人口概ね30万人以上の市)を基本としつつ、地方都市においては、経済・社会活動や生活の基盤となる中核的な都市(人口概ね10万人以上かつ昼夜間人口比1以上の市)を考慮すべきである。

#### 重要な空港・港湾の選定

重要な空港・港湾については、外国や他の地域への連絡口として、人流・物流の拠点となる施設であり、かつ道路との重要な結節点であることを踏まえると、直轄管理区間の指定にあたって重要な拠点として位置づけるべきである。

重要な拠点となる空港については、その利用の広域性を考慮し、大都市及び東北、九州など地方ブロックの中心となる都市の空港を

基本とすべきである。

また、重要な拠点となる港湾については、国際競争力の強化等の観点から、広域交通の発生状況、諸外国とのつながりを考慮して、広域交通の拠点となる特に重要な港湾とすべきである。

#### その他の重要な拠点の選定

海に突き出している半島地域等においては、その地形上の特性等から広域交通の拠点となる都市が存在しない場合が多く、内陸に位置する地域に比べて直轄国道のネットワークを形成する可能性が低い。

このため、及び に掲げた重要な拠点間の連絡により、ネットワークとしてのサービスを享受することができる内陸部とのバランスの確保や国土の適正管理の観点から、広域交通の拠点となる都市の選定要件や半島振興法の考え方を参考に、二つ以上の市を含んだ人口概ね10万人以上の半島地域等であり、かつ広域交通の拠点となる都市への到達が著しく困難な地域においては、その中心となる市を広域交通の拠点となる都市とすべきである。

なお、北海道、沖縄においては、地域の特殊性を考慮し、支庁所在地等を重要な拠点として選定すべきである。

国が責任を持つべき河川について、

- ・ 氾濫した場合に流域に甚大な被害が想定される水系
  - ・ 広域的な水利用や電力供給のある又は全国的に価値の高い環境を保全すべき水系
  - ・ 急流河川等の河川の管理に高度な技術力が必要となる水系
- の具体的な基準を示してください。

- 1 . 河川の管理は、災害から国民の生命・財産・社会経済活動を守ること等を目的として行われるべきものであり、国は国民の安全、安心の確保について責任を持つべきとの考え方から、国が責任を持つべき河川について
  - ・ 氾濫した場合に流域に甚大な被害が想定される水系
  - ・ 広域的な水利用や電力供給のある又は全国的に価値の高い環境を保全すべき水系
  - ・ 急流河川等の河川の管理に高度な技術力が必要となる水系との考え方を示してまいりました。
- 2 . 河川は個別河川ごとに自然的条件、社会的条件等が様々に異なりますので、上記の考え方に沿って、一の都道府県内で完結する一級水系の中から個別河川ごとに移管候補となる河川を判断していくこととしております。

移譲が想定される道路・河川について「現時点では、特定されていない」としながら、事業費について、道路については直轄区間全体の15%、河川については53水系の直轄区間全体の20%に相当するとの具体的な数字が示されています。この数字を導くに至った具体的な根拠を示してください。

#### 【道路】

1. 「15%」は、見直しの具体的な方向に複数該当する区間もあるなど、詳細な整理が必要ですが、大まかに当てはめたところ、現行の直轄国道のうち、15%程度が移管候補になると推定したものであります。
2. 維持管理に係る事業費については、管理延長に概ね比例すると想定し、平成20年度予算における直轄区間全体の維持管理費約2,700億円から試算すると、移管候補区間の維持管理に現在投下されている事業費はその約15%に相当する約400億円と見込まれます。
3. なお、直轄国道に係る資料については、ご趣旨を踏まえ、現在、更に整理を進めているところであり、整理が出来た段階で、お示ししていきたいと考えております。

#### 【河川】

1. 移管候補河川については、一の都道府県内で完結する一級河川53水系の中でも、石狩川のように流域面積が大きく直轄管理区間が長い河川ではなく、比較的流域面積が小さく直轄管理区間が短い河川が多いと推測できますので、53水系のうち水系数では約40%程度であるものの河川延長は約20%程度と仮定して、維持修繕にかかる事業費は管理延長に概ね比例すると想定して、移管候補河川の維持修繕にかかる事業費の見込みを試算したものです。
2. なお、個々の移管候補河川に関する詳細なデータについては、関係都道

府県との個別河川ごとの調整段階においてお問い合わせに対応することといたします。

全ての一般国道、及び一級河川のうちの都道府県内で完結する一級河川、おおむね一の都道府県内で完結する一級河川について、道路については区間ごとに、河川については河川ごとに、

過去10年間の整備費及び維持管理費の決算額、財源内訳、事業概要

既決定の事業計画上の今後の事業費、財源内訳、事業概要及び事業完了予定年度

を示してください。なお については、緊急の災害対策などを除き、現時点で判明しているものについて示してください。

#### 【道路】

1．上記 過去10年間の整備費及び維持管理費の決算額、財源内訳、事業概要のうち平成19年度分について、及び、平成20年度予算において事業中の改築事業の総事業費（これまでの投資額を含む）について、別添1及び2の通り回答いたします。

残る部分については、今後作業を進め、7月中を目途に回答したいと考えております。

2．なお、直轄国道に係る資料については、ご趣旨を踏まえ、現在、更に整理を進めているところであり、整理が出来た段階で、お示ししていきたいと考えております。

#### 【河川】

1．一級水系のうちの都道府県内で完結する一級河川及びおおむね一の都道府県内で完結する一級河川についての、河川ごとの過去10年間の整備費及び維持管理費の決算額、財源内訳、事業概要については、移管候補としない河川にかかる作業も含まれ、また、作業が膨大となりますので、取り急ぎ、平成19年度の各河川における事業費について別添3のとおり取りまとめました。

- 2．また、既決定の事業計画上の今後の事業費、財源内訳、事業概要及び事業完了予定年度については、現在決定済みの事業について別添4のとおりです。
- 3．なお、個々の移管候補河川に関する詳細なデータについては、関係都道府県との個別河川ごとの調整段階においてお問い合わせに対応することといたします。

道路・河川の権限委譲に伴う財政措置について、政府内の関係府省で調整のうえ、財源措置についての基本的な考え方を示してください。

- 1．移管する道路、河川に係る財源について、全国知事会としても大きな関心を有していることは承知しております。
- 2．財源については、地方分権改革推進委員会が提示したスケジュールによれば21年春の第三次勧告で具体的な内容が示されることとされており、現時点で基本的な考え方を示すことはできませんが、政府としては「地方分権改革推進要綱（第一次）」（平成20年6月。地方分権改革推進本部決定）において「個々の事項を実施するに当たっては、・・・人員や財源等を国から移譲するなど必要な手当てを行うものとする」ことを決定しているところであり、国土交通省としても政府の一員として真摯に対応してまいりたいと考えております。



全ての一般国道、及び一級水系のうち一の都道府県内で完結する一級河川、おおむね一の都道府県内で完結する一級河川について、道路については各区分ごとに、河川については河川ごとに、現在の例えば除雪機器や除草機などの備品（例えば取得原価100万円以上の機械器具）などの管理状況を示してください。

#### 【道路】

- 1．直轄国道を管理する上で必要な機械器具等は、地方整備局や国道事務所単位に複数の区分や路線を組み合わせ、管理・運用しているケースがあるため、道路の各区分ごとにお示しすることは難しいと考えております。
- 2．そのため、地方整備局や国道事務所ごとに管理・運用している、巡回車、維持車、除雪車についての管理状況について、別添5の通りお示しいたします。

#### 【河川】

- 1．一級水系のうち一の都道府県内で完結する一級河川、おおむね一の都道府県内で完結する一級河川を管理している事務所において、河川管理に用いる除草機、パトロールカー等の主な機械類についてを、別添6のとおりとりまとめておりますので、お示しいたします。
- 2．なお、排水ポンプ車、照明車等の車両については、地方整備局単位で管理・運用しておりますので、必ずしも個別河川ごとでの整理ができないことをご了承ください。

全ての一般国道、及び一級水系のうち一の都道府県内で完結する一級河川、おおむね一の都道府県内で完結する一級河川について、これらの整備・管理等に係る全ての組織、具体的な業務、及び人員などを平成20年4月1日現在で、局、事務所、出張所ごとに示してください。

- 1 . 各地方整備局については、本局の河川部、道路部及び用地部並びに河川国道事務所等について、平成19年7月1日時点の人員数等を別添7のとおりお示しいたします。

道路・河川の権限委譲に伴い、国の出先機関で余剰となる人員に対する国の対応について、基本的な考え方を示してください。

- 1．人員については、今後地方分権改革推進委員会において第2次勧告に向けて議論される国の出先機関の改革の中で、職員の移行等の仕組みについても併せて検討することとされており、現時点で基本的な考え方を示すことはできませんが、政府としては「地方分権改革推進要綱(第一次)」(平成20年6月。地方分権改革推進本部決定)において「個々の事項を実施するに当たっては、根拠となる法令を改正し、人員や財源等を国から移譲するなど必要な手当てを行うものとする」ことを決定しているところであり、国土交通省としても政府の一員として真摯に対応してまいりたいと考えております。

大規模な自然災害等の発生に対しては、国が被災した地方公共団体に対して従前より可能な範囲で支援を行ってきているところであり、今後ともその方向で努力していくとされているが、支援の方策について具体的に示してください。

## 【道路】

1. 道路法第13条第3項に基づく、指定区間外の国道における被災に対して、国が災害復旧に関する工事を行う直轄権限代行による支援と、地方公共団体が行う被災状況調査や被災地の早期復旧等に対して人員や資機材を派遣して、技術的な支援を行う緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）があります。

### 指定区間外国道の災害復旧に関する工事の直轄権限代行の実施例

平成16年10月の新潟県中越地震で大規模に被災した国道291号の災害復旧について、国が直轄事業として実施。

#### <参考>

#### 《道路法第13条第3項》

国土交通大臣は、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る場合又は都道府県の区域の境界に係る場合においては、都道府県に代わって自ら指定区間外の国道の災害復旧に関する工事を行うことができる。

### 緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）等による技術的支援の実施例

平成20年6月14日発生 of 岩手・宮城内陸地震に際して、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）等を派遣。

### 緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）による支援

まつるべ  
祭時大橋（落橋）の調査（国道342号、岩手県一関市）

- ・本省道路局 1 名、国土技術政策総合研究所 2 名、土木研究所 2 名が  
6 月 1 5 日から現地調査
- ・ 6 月 1 8 日、本来管理者である岩手県に現地調査結果を報告

#### 地方公共団体への技術支援

- ・ 地方公共団体(宮城県、岩手県、栗原市、一関市)からの要請を受け、  
被害状況の調査や復旧方法等に関する技術的支援を行うため、地方  
整備局の職員を現地に派遣

( 6 月 1 6 日 ~ 6 月 2 1 日 延べ人数 5 0 班、 2 1 0 人 )

#### 資機材による支援

国道 3 9 8 号、 3 4 2 号等の被災調査や円滑な復旧工事を支援するため、照明車 2 台、衛星通信車等 3 台、無人建設機械(遠隔操作重機) 3 台、橋梁点検車 1 台を派遣、応急組立橋 1 橋を派遣

#### 復旧への技術的支援

国道 3 4 2 号災害復旧技術検討委員会に東北地方整備局がオブザーバ  
ー参加

#### < 参考 >

##### 《国土交通省防災業務計画》

必要に応じて、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)を派遣し、被災地方公共団体が行う被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に対する技術的な支援を実施する。

#### 【河川】

- 1 . 国による災害時の支援については、一般的には応急対策等における技術的支援と復旧・復興対策における事業実施の支援の二つに大きく分けられます。災害の種類、被災状況、地元地方公共団体による対応状況等により、国の支援体制や内容は異なりますが、例えば、今年 6 月に発生した岩手宮

城内陸地震においては、岩手県、宮城県の両知事より国による支援の要望をいただいたことや現地の被災状況などから、被災状況調査班、応急対策班、高度技術指導班等の全国の地方整備局等からなるTEC-FORCEによる技術的支援と直轄砂防災害関連緊急事業の事業採択を行いました。

2. なお、災害への対応は河川を管理する者の重要な責務の一つですから、一義的には河川を管理する者により迅速かつ的確に対応すべきものと考えており、国による支援は、その対応状況などに応じて実施することになります。

岩手宮城内陸地震時の国土交通省の支援の事例（7月15日現在）

直轄砂防災害関連緊急事業の実施概要

工事実施箇所8カ所（宮城県内6カ所、岩手県内2カ所）

工事内容：河道掘削、護岸工、除石工、排水ポンプ など

TEC-FORCEによる技術支援の例

被災状況調査班：土砂災害危険箇所等の点検実施と必要な応急対策の助言  
延べ433人・日

応急対策班：遠隔操縦式油圧ショベル、照明車、排水ポンプ車等による河道閉塞、仮水路掘削、夜間監視・夜間作業の支援等  
延べ438台・日

高度技術指導班：河道閉塞箇所の調査と緊急対策や二次災害防止のための監視体制の立案・指導  
延べ90人・日

移管後の道路の種別については、個々の区間毎に、その役割等を勘案して、道路法に規定する道路の種別毎の要件に照らして判断することとされていますが、その具体的な基準を示してください。

- 1 .移管後の道路の種別については、個々の区間毎にその役割等を勘案して、道路法に規定する道路の種別毎に要件に照らして判断した結果、都道府県道等になる場合もあり得るところではありますが、一般的には、指定区間外の一般国道になるものと考えております。

(参考) 道路法(昭和27年法律第180号)(抄)

(一般国道の意義及びその路線の指定)

第五条 第三条第二号の一般国道(以下「国道」という。)とは、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、次の各号の一に該当する道路で、政令でその路線を指定したものをいう。

- 一 国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地(北海道の支庁所在地を含む。)その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市(以下「重要都市」という。)を連絡する道路
- 二 重要都市又は人口十万以上の市と高速自動車国道又は前号に規定する国道とを連絡する道路
- 三 二以上の市を連絡して高速自動車国道又は第一号に規定する国道に達する道路
- 四 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二条第二項に規定する特定重要港湾若しくは同法附則第五項に規定する港湾、重要な飛行場又は国際観光上重要な地と高速自動車国道又は第一号に規定する国道とを連絡する道路
- 五 国土の総合的な開発又は利用上特別の建設又は整備を必要とする都市と高速自動車国道又は第一号に規定する国道とを連絡する道路

2(略)

(都道府県道の意義及びその路線の認定)

第七条 第三条第三号の都道府県道とは、地方的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定

したものをいう。

- 一 市又は人口五千以上の町（以下これらを「主要地」という。）とこれらと密接な関係にある主要地、港湾法第二条第二項に規定する重要港湾若しくは地方港湾、漁港漁場整備法（昭和二十五年法律第百三十七号）第五条に規定する第二種漁港若しくは第三種漁港若しくは飛行場（以下これらを「主要港」という。） 鉄道若しくは軌道の主要な停車場若しくは停留場（以下これらを「主要停車場」という。）又は主要な観光地とを連絡する道路
  - 二 主要港とこれと密接な関係にある主要停車場又は主要な観光地とを連絡する道路
  - 三 主要停車場とこれと密接な関係にある主要な観光地とを連絡する道路
  - 四 二以上の市町村を經由する幹線で、これらの市町村とその沿線地方に密接な関係がある主要地、主要港又は主要停車場とを連絡する道路
  - 五 主要地、主要港、主要停車場又は主要な観光地とこれらと密接な関係にある高速自動車国道、国道又は前各号の一に規定する都道府県道とを連絡する道路
  - 六 前各号に掲げるものを除く外、地方開発のため特に必要な道路
- 2～7（略）

（市町村道の意義及びその路線の認定）

第八条 第三条第四号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。

2～5（略）