

# 地方分権改革の進展と 自治体道路行政のこれから

齋藤 誠

Makoto SAITO

2007年の地方分権改革推進委員会発足以来、地道に歩を進めてきた第2次地方分権改革は、昨年成立した、「国と地方の協議の場に関する法律」「第一次一括法」「地方自治法改正」、および「第二次一括法」により、一定の成果を見るに至った。筆者は、法案成立前に、この間の経緯について、市町村交通安全計画とパーキング・メーターの表示それぞれの自治体への義務付け見直しを素材に、既に本誌で簡単に報告した(Vol.35, No.3。いずれの見直しも現実のものとなった)。

ここでは、別の素材として、道路の構造に関する法改正を取り上げて、分権化の進展により、これからの自治体道路行政に何が求められているのかについて議論を促したい。まず、都道府県道・市町村道の技術的基準は、従来は政令で全国一律に決められていたのに対して、今回の法改正で、①通行する自動車の種類に関する事項、②建築限界、③橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度、の三項目に関する基準を除いて、「政令で定める基準を参酌して、…条例で定める」ことになった(道路法30条)。すなわち、道路の幅員、線形、路面、交差、排水施設などについては、政令基準を参考にしつつ、自治体独自の基準を策定できる。

次に、自動車専用道路と一般道との交差の方法についても、従来は立体交差を原則とした上で、その例外については、画一的に規定していたが、今回の法改正で、例外に該当する類型を、自治体が条例により独自の判断で付加できることになった(道路法48条の3「…交差の方式は、立体交差としなければならない。ただし、当該道路等の交通量が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他道路管理者である地方公共団体の条例…で定める場合においては、この限りでない」)。

このように、自治体独自の基準を認めたことは、社会一般にどう受け止められるだろうか。「安全基準は、全国どこでも一緒じゃないとおかしいじゃないか」「勝手な基準のせいでは事故が起こったらどうするのか」という声も聞こえてきそうである。しかし、従来の画一基準は本当に合理的なものだったのだろうか。

例えば、「道路の交通量はある程度あるし、地形上は立体交差にできるけれども、周辺地域の環境や景観に配慮すると平面交差がよいし、立体交差にしなくても、安全性は十分確保できる方策がある」と、自治体機構が住民や道路利用者の意見も踏まえて、きちんと考え、具体的プランを立てるのなら、そちらのほうがよりよい道路になるのではないか。

地方分権改革は、決してサービスや安全のレベル引き下げのための改革ではなく、地域地域のニーズに見合った施策のあり方を、自治体機構と住民が真剣に考え、よりよい解を出すための改革である。今までの政令基準、そして、それを鵜呑みにしてきた「居残り自治体」(であったとすれば)、それがそのままでのよいのかどうか、住民自身に再考を迫る改革でもある。

(東京大学大学院法学政治学研究科教授/原稿受理 2012年2月6日)