

## 일본의 도로 건설 및 유지·관리 관련 법령

정보신청기관 : 국토해양부 도로정책과

### I. 일본의 도로 관련 법령

일본의 도로의 건설 및 관리와 유지, 비용부담 등을 규율하는 대표적인 법령은 「도로법」이다. 특히 도로법과 도로법시행규칙 및 시행령은 올해 2011년에 개정작업을 마치고 5월부터 시행되고 있어 의미가 있다. 이 외에도 「고속자동차국도법」, 「도로정비특별조치법」, 「국가의 보조금특례법」 등에서도 도로와 관련한 일정한 사항에 대해서 규율하고 있다. 이하에서는 도로 관련 주요법령인 도로법의 내용을 중심으로 도로의 종류, 관리와 관리주체, 비용의 부담, 유료도로 등과 함께 도로정비특별조치법, 고속자동차국도법의 주요내용에 대해서도 살펴보기로 한다.

- 도로법(1952년 6월 10일 법률 제180호)  
개정: 2011년 5월 2일 법률 제37호  
시행: 2011년 5월 2일

- 도로법시행법(1952년 6월 10일 법률 제181호)  
개정: 2007년 7월 6일 법률 제109호  
시행: 2010년 1월 1일
- 도로법시행령(1952년 12월 4일 政令 제479호)  
개정: 2010년 12월 3일 政令 제236호  
시행: 2011년 4월 1일
- 도로법시행규칙(1952년 8월 1일 建設省令 제33호)  
개정: 2011년 3월 31일 國土交通省令 제33호  
시행: 2011년 4월 1일
- 도로정비특별조치법(1956년 3월 14일 법률 제7호)  
개정: 2007년 3월 31일 법률 제19호  
시행: 2007년 9월 28일
- 고속자동차국도법(1957년 4월 25일 법률 제79호)  
개정: 2010년 3월 31일 법률 제20호  
시행: 2010년 4월 1일

## II. 도로의 개념과 종류

### 1. 도로의 의미

도로법에서 말하는 「도로」란 일반교통용에 제공되는 길로서 터널, 다리, 항만시설, 도로용 엘리베이터 등 도로와 일체를 이루고 그 효용을 보전하는 시설 또는 공작물 및 도로의 부속물로서 당해도로에 부속해서 설치된 것을 포함한다(도로법 제2조 제1항). 여기서 「도로의 부속물」이란, 도로의 구조의 보전, 안전과 원활한 도로의 교통의 확보, 기타 도로의 관리상 필요한 시설 또는 공작물로서 도로법이 들고 있는 일정한 시설물들을 말한다(도로법 제2조 제2항). 도로의 원활한 관리와 교통의 확보를 위해서 도로에 관한 사권(私權)의 행사가 제한된다. 즉, 도로를 구성하는 대지, 외벽 기타 물건에 대해서는 사권(私權)을 행사할 수 없다(도로법 제4조). 다만 소유권을 이전하거나 저당권을 설정 또는 이전하는 것은 가능하다.

도로의 종류는 일반적으로 다음과 같이 분류할 수 있다.

- 사권(私權)
- 농도(農道)
- 임도(林道)

- 이도(里道)
- 공원도·원로(公園道·遠路)
- 도로법상의 도로
- 도로운송법상의 도로
- 항만법상의 도로

### 2. 도로법상 도로의 종류(도로법 제3조)

- 고속자동차국도(高速自動車國道)
- 일반국도(一般國道)
- 도도부현도(都道府縣道)
- 시정촌도(市町村道)

#### 1) 고속자동차국도

##### (1) 고속자동차국도의 의미

고속자동차국도란 자동차의 고속교통용으로 제공되는 도로로서, 전국적인 자동차교통망의 주요부분을 구성하고 정치·경제·문화상 특히 중요한 지역을 연결하는 도로, 기타 국가의 이해(利害)와 특별히 중요한 관계를 가지는 도로를 말한다.<sup>1)</sup> 이에선 국토개발간선자동차도의 예정노선 중에서 정부령을 그 노선을 지정한 도로와 고속자동차국도법 제3조에 의해서 고시된 예정노선 중에서 정부령으로 그 노선을 지정한 도로가 포함된다. 고속자동차국도에 대해서는 도로법 제3조의 2에 따라 고속자동차국도법에 의해



1) 고속자동차국도법 제4조 제1항.

서 별도로 규율된다. 고속자동차국도법은 고속자동차국도에 관해서 도로법에서 정하는 외에 도로의 지정, 정비계획, 관리, 구조, 보전 등에 관한 사항을 정하고 그에 따라 고속자동차국도의 정비를 피하여 자동차 교통의 발달에 기여하는 것을 목적으로 한다.

## (2) 고속자동차국도의 노선지정(路線指定)

고속자동차국도의 노선은 먼저 국토교통대신이 본 법에 따라 예정노선을 지정하고, 그 지정된 예정노선 중에서 정부령으로 정하는 고속자동차국도의 노선이 지정된다. 그 절차는 다음과 같다.

### ① 고속자동차국도의 예정노선의 지정<sup>2)</sup>

고속자동차국도의 노선지정주체는 국토교통대신이다. 국토교통대신은 국토개발간선자동차도건설회의를 거친 후 내각회의를 거쳐 고속자동차국도로서 건설해야 하는 도로의 예정노선(국토개발간선자동차도의 예정노선은 제외)을 지정할 수 있고, 이 경우에는 자동차도와의 조정을 고려해서 지정해야 한다. 예정노선이 지정된 경우에는 지체없이 정부령으로 정하는 사항을 고시해야 한다.

### ② 예정노선 중에 고속자동차국도의 노선지정<sup>3)</sup>

국토개발간선자동차도의 예정노선 가운데 정

부령으로 고속자동차국도의 노선이 지정된다. 또한 고속자동차국도법 제3조에 따라 고시된 예정노선 가운데 정부령을 그 노선을 지정하여 고속자동차국도의 노선으로 정할 수 있다. 노선을 지정하는 경우에는 노선명, 기점(起點), 종점(終點), 중요한 경과지, 기타 노선에 대해서 필요한 사항을 명확히 해야 한다. 국토교통대신이 이와 관련한 정부령의 제정 또는 개폐를 입안(立案)하는 경우에는 미리 국토개발간선자동차도건설회의를 거쳐야 한다.

### ③ 특별연선도로의 지정과 私權(사권)의 보호

국토교통대신은 고속자동차국도에 접속하는 구역에 대해서 당해 고속자동차국도를 통행하는 자동차의 고속교통에 미칠 수 있는 위험을 방지하기 위해서 당해 도로의 구조 및 도로가 존재하는 지역의 상황을 감안하여 일정한 기준에 따라 특별연선도로구역을 지정할 수 있다. 다만 고속자동차국도의 각 측면의 폭이 20m를 넘는 구역을 특별연선도로로서 지정할 수 없다. 특별연선도로구역을 지정한 경우에는 국토교통대신은 지체없이 그 구역을 공시하고 이를 표시한 도면을 일반의 열람에 제공해야 한다.<sup>4)</sup>

이에 따라 공시된 특별연선도로구역에서 고속자동차국도를 통행하는 자동차의 고속교통을 현저하게 방해하는 건축물, 기타 공작물 또는 물



2) 고속자동차국도법 제3조.

3) 고속자동차국도법 제4조.

4) 고속자동차국도법 제13조.

건을 건축하거나 설비하는 것은 제한된다. 다만 당해 특별연선도로구역의 토지소유자 및 기타 권원을 가지는 자에 대해서는 통상 생길 수 있는 손실에 대한 보상을 해야 하고 당해 건축물 등의 개축, 이전, 제거, 기타 필요한 조치를 명할 수 있다. 토지소유자는 이러한 조치에 대해서 당해 건축물 등이나 토지를 종래 이용하고 있던 목적에 제공하는 것이 불가능하거나 용익이 제한된 경우에는 국토교통대신에 대해서 당해 건축물 등이나 토지의 매수를 청구할 수 있다.<sup>5)</sup> 보상 및 손실액에 대해서는 국토교통대신 또는 당해 건축물 등이나 토지의 소유자, 기타 권원을 가지는 자가 협의해서 정하고 협의가 성립하지 않는 경우에는 수용위원회에 토지수용법 제94조의 규정에 따라 재결(裁決)을 신청할 수 있다.

### (3) 고속자동차국도의 관리주체 및 관리내용

고속자동차국도의 신설, 개축, 유지, 수선, 공공토목시설재해복구사업비국고부담법의 규정의 적용을 받는 재해복구사업, 기타의 관리주체는 국토교통대신이다.

#### ① 고속자동차국도의 신설 및 개축

국토교통대신은 위와 같은 목적으로 고속자동차국도법에 따라 정해지는 고속자동차국도의 노선에 대해서 정부령이 정하는 바에 따라 당해

고속자동차국도의 「신설·개축」에 관한 정비계획을 결정해야 한다. 이러한 정비계획을 변경하는 경우에도 동일한 절차에 따른다. 고속자동차국도의 신설에 관한 정비계획이 결정된 경우에는 지체없이 고속자동차국도의 구획을 결정하고 정부령이 정하는 바에 따라 이를 공시하고, 또한 이를 표시한 도면을 일반의 열람에 제공해야 한다. 고속자동차국도의 구획을 변경하거나 고속자동차국도의 공용(供用)을 개시 또는 폐지하는 경우에도 마찬가지이다.<sup>6)</sup>

#### ② 공공고속자동차국도관리시설 및 검용공작물의 관리

공공고속자동차국도관리시설이란 도로교통소음에 의해 발생하는 장애의 방지 및 경감, 도로의 배수, 기타 고속자동차국도의 관리를 위한 시설 또는 공작물로서, 당해 고속자동차국도와 인접하거나 접근하는 다른 도로로부터 발생하는 도로교통소음에 의해서 발생하는 장애의 방지 또는 경감, 당해 다른 도로의 배수, 기타 당해 타도로의 관리에 제공되는 시설을 말한다.<sup>7)</sup> 국토교통대신 및 당해 도로의 도로관리자는 이러한 시설에 대해서 서로 협의하여 관리하고 그 관리방법을 정할 수 있다. 협의가 성립하는 경우, 국토교통대신 및 당해 타도로의 도로관리자는 이 협의의 내용을 고시해야 한다. 나아가 고속



5) 고속자동차국도법 제14조 및 제15조.

6) 고속자동차국도법 제7조.

7) 고속자동차국도법 제7조의 2.

자동차국도와 도로법 제20조에서 규정하는 타공작물이 서로 효용을 겸하고 있는 경우, 이 겸용공작물의 관리는 국토교통대신 및 당해 타공작물의 관리자가 협의하여 그 유지, 수선, 재해복구, 기타 관리의 방법을 정할 수 있고, 협의가 성립하는 경우에는 그 협의 내용을 고시해야 한다.<sup>8)</sup> 협의가 성립하지 않는 경우에는 당해 타공작물에 관한 주무대신과 다시 협의하는 것이 가능하다. 이와 같은 협의에 근거하여 타공작물의 관리자가 고속자동차국도를 관리하는 경우에는 정부령에 따라 국토교통대신을 대행하여 그 권한을 행사할 수 있다.<sup>9)</sup>

### ③ 고속자동차국도와의 연결

고속자동차국도와 연결되는 시설은 제한되어 있다. 즉 도로, 일반자동차 또는 정부령으로 정하는 일반교통에 제공되는 통로, 기타 시설 및 당해고속자동차국도의 통행자의 편익을 제공하기 위한 휴게소, 급유소, 기타 시설 또는 이용자가운데 상당수가 당해 고속자동차국도를 통행하는 것으로서 간주되는 상업시설, 레크리에이션시설, 기타의 시설, 이외에 위 시설과 당해 고속자동차국도를 연결하는 통로, 기타 시설로서 애당초 위 시설의 이용자의 통행용으로 제공될

것을 목적으로 설비된 시설만이 고속자동차국도와 연결될 수 있다.<sup>10)</sup> 이 외의 시설은 고속자동차국도와의 연결이 제한된다. 이러한 연결시설의 관리 또한 국토교통대신이 행한다.<sup>11)</sup>

## 2) 일반국도

### (1) 일반국도의 의미와 노선지정

일반국도란 고속자동차국도와 함께 전국적인 간선도로망을 구성하는 도로(이하 '국도')로서 정부령으로 그 노선이 지정된 다음과 같은 도로를 말한다. 정부령으로 지정된 노선을 지정하는 경우에는 그 노선명, 기점, 종점, 중요한 경과지, 기타 노선에 대해서 필요한 사항을 명시해야 한다.

- 국도를 횡·종단하고 순환하거나 도도부현청 소재지, 기타 정치상, 경제상 또는 문화상 특히 중요한 도시를 연결하는 도로
- 중요도시 또는 인구 10만 이상의 시와 고속자동차국도 또는 위에서 규정하는 국도를 연결하는 도로
- 둘 이상의 시를 연결하고 고속자동차국도 또는 위에서 규정하는 국도에 해당하는 도로
- 항만법 제2조 제2항에서 규정하는 국제전략



8) 고속자동차국도법 제8조.

9) 고속자동차국도법 제9조.

10) 고속자동차국도법 제11조.

11) 고속자동차국도법 제11조의 3.

항만 또는 국제거점항만 및 동법 부칙 제5항에서 규정하는 항만, 중요한 비행장 또는 국제관광상 중요한 지역과 고속자동차국도 또는 위 첫번째 호에서 규정하는 국도를 연결하는 도로

- 국토의 총합적인 개발 또는 이용상 특별한 건설 또는 정비를 필요로 하는 도시와 고속자동차국도 또는 위 첫번째 호에서 규정하는 국도를 연결하는 도로

### 3) 도도부현도

#### (1) 도도부현도의 의미와 노선의 지정

도도부현도란 지방적인 간선도로망을 구성하고 다음에 해당하는 도로로서 도도부현지사가 당해 도도부현의 구역 내에 존재하는 부분에 대해서 그 노선을 인정한 도로를 말한다.

- 시 또는 인구 5천 이상의 정(町)과 이와 밀접한 관계에 있는 주요지, 항만법 제2조 제2항에서 규정하는 국제전략항만, 국제거점항만, 중요항만 또는 지방항만, 어항어장정비법 제5조에서 규정하는 제2종 어항(漁港) 및 제3종 어항 또는 비행장, 철도 또는 주요한 정차장 및 정류장 또는 주요한 관광지를 연결하는 도로
- 주요항 또는 정차장과 밀접한 관계에 있는 주요 정차장, 주요한 관광지를 연결하는 도로
- 둘 이상의 시정촌을 경유하는 간선으로서 이

들 시정촌과 그 연선로지방에 밀접한 관계가 있는 주요지, 주요항 또는 주요정차장을 연결하는 도로

- 주요지, 주요항, 주요정차장 또는 주요한 관광지와 이들과 밀접한 관계에 있는 고속자동차국도, 국도 또는 위 각 호의 하나에 해당하는 도도부현도를 연결하는 도로
- 기타 지방개발을 위해서 특히 필요한 도로

### 4) 시정촌도

#### (1) 시정촌도의 의미와 노선의 지정

시정촌도란 시정촌의 구역 내에 존재하는 도로로서 시정촌장이 그 노선을 인정한 도로를 말한다. 시정촌장이 노선을 지정하는 경우에는 미리 당해 시정촌회의의 의결을 거쳐야 한다. 시정촌장은 특히 필요한 경우에는 당해 시정촌의 구역을 넘어서 시정촌도의 노선을 인정할 수 있고, 이 경우에도 시정촌회의의 의결을 거쳐야 한다. 또한 구역을 넘는 노선의 인정은 초월한 노선의 관계 시정촌장의 승낙을 얻어야 한다(도로법 제8조).

#### (2) 노선지정과 공시

도도부현지사 또는 시정촌장은 도로법 제7조 및 제8조의 규정에 의해서 인정되는 도도부현도 및 시정촌도의 노선을 지정한 경우에는 그 노선명, 기점, 종점, 중요한 경과지, 기타 필요한 사항을 국토교통성령이 정하는 바에 따라 공시해야 한다(도로법 제9조).

### 3. 도로법상 도로의 관리자 및 비용부담

도로의 종류		정 의	도로관리자	비용부담
고속자동차국도		전국적인 자동차교통망의 가장 중요한 부분을 구성하고 정치·경제·문화상 특히 중요한 지역을 연결하는 도로, 기타 국가의利害에 특히 중대한 관계를 가지는 도로(고속자동차국도법 제4조)	國土交通大臣	고속도로회사 (국가, 도도부현 (政令市))
일반국도	직할국도 (지정구간)	고속자동차국도와 더불어 전국적인 간선도로망을 구성하고 일정한 법정요건을 충족하는 도로(도로법 제5조)	國土交通大臣	국가 도도부현(政令市)
	보조국도 (지정구간 외)		都府縣(政令市)	국가 도부현(政令市)
도도부현도		지방적인 간선도로망을 구성하고 일정한 법정요건을 충족하는 도로(도로법 제7조)	都道府縣(政令市)	도도부현(政令市)
시정촌도		시정촌의 구획 안에 존재하는 도로(도로법 제8조)	市町村	市町村

### 4. 도로의 분류와 도로별 연장 및 물류 등의 쉐어

#### 1) 도로법 제3조상의 분류

- ① 국도자동차국도(L=7,641km(0.6%))
- ② 일반국도(L=54,736km(4.5%))
  - 지정구간(L=22,787km)
  - 지정구간 외(L=31,949km)
- ③ 도도부현도(L=129,393km(10.7%))
- ④ 시정촌도(L=1,012,088km(84.1%))

※ 도로조사연장은 「도로통계연보 2008」에 의함.

※ 주행별 km수는 「2005년도도로교통센서스」 「자동차운송통계연보 2005년도분」에 의함.

※ 고속자동차국도에 대해서는 2009년 3월 기준, 나머지는 2007년 4월 1일 기준.

#### 2) 도로별 연장 및 물류 등의 쉐어

- 연장
- 총주행별 km수(모든차량)
- 총주행대별 km수(화물차)

## Ⅲ. 도로의 건설과 유지 및 관리

### 1. 도로의 건설과 관리

- 1) 도로의 건설과 관리 주체-각 도도부현의 건설국

2) 도로관리에 관한 사업

○도로법에서 정한 각종 절차

- 도로의 노선명, 기점·종점을 결정하는 노선인정
- 도로를 관리하는 구체적인 범위를 정한 구획결정·변경 등

○각종 허가사무 기타

- 폭이나 중량 등이 일정기준을 넘는 차량에 대한 특수차량통행허가

- 전기·가스·상하수도·전화 등의 생활연결 시설 등을 설치

- 도로를 계속해서 사용하는 도로점용허가

- 불법점용 등과 관련한 주행공간의 지도, 관리사업

- 도로면의 유지보수

- 도로시설의 정비

- 자전차주행공간정비

- 연안도로환경정비 사업

2. 도로정비사업과 관련한 국가의 부담·보조

도로의 종류		도로관리자	비용부담	국가의 부담·보조 비율	
				신설·개축	유지·수선
고속 자동차 국도	유료 도로방식	국도교통대신 (고속자동차국도법 제6조)	고속도로회사 (요금수입)	차입금으로 신설·개축·수선 등을 행하고, 요금수입으로 채무상환 및 관리비를 총당 (도로정비특별조치법 제3조 등)	
	신직할 방식		국가 도도부현(府令市)	3/4 부담 (고속자동차국도법 제20조①)	3/4 부담 (고속자동차국도법 제20조①)
일 반 국 도	직할 국도	① 신설·개축국도교통대신 (도로법 제12조) ② 유지, 보수, 기타의 관리 · 지정구간: 국도교통대신 · 기타: 도부현(府令市) (도로법 제13조)	국가 도도부현(府令市)	2/3 부담 (도로법 제50조①)	5.5/10 부담 (도로법 제50조②)
	보조 국도		국가 도부현(府令市)	1/2 부담 (도로법 제50조①)	· 유지: (도로법 제49조) · 수선: 1/2 이내 보조 (도로법 제56조)
도도부현도		도도부현(府令市) (도로법 제15조)	도도부현(府令市)	1/2 이내 보조 (도로법 제56조)	유지: (도로법 제49조) 수선: 1/2 보조 (도로법 제1조①)
시정촌도		시정촌 (도로법 제16조)	시정촌	1/2 이내 보조 (도로법 제56조)	유지: (도로법 제49조) 수선: 1/2 보조 (도로법 제1조①)



## IV. 유료도로

### 1. 유료도로의 의의

- 유료도로란 그 통행과 이용에 있어서 이용자로부터 통행료를 징수할 수 있는 도로
- 도로법에 따르면 도로는 무료로 공용되는 것이 원칙이지만, 도로정비의 긴급성과 재정상의 요청에 의해 특별한 조치로서 요금의 징수를 인정하는 도로(도로정비특별조치법에 따르는 유료도로)

### 2. 유료도로의 종류와 사업주체

#### 1) 도로법에 의한 유료도로

사업주체	유료도로의 종류
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 동일본고속도로주식회사</li> <li>• 중일본고속도로주식회사</li> <li>• 서일본고속도로주식회사</li> </ul>	고속자동차국도 일반유료도로 (일반국도, 도도부현도, 지정시도)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수도고속도로주식회사</li> <li>• 오사카고속도로주식회사</li> <li>• 지정도시고속도로주식회사</li> </ul>	도시고속도로
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 혼슈시코쿠연결고속도로주식회사</li> </ul>	혼슈시코쿠연결고속도로 (일반국도)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지방도로공사</li> </ul>	일반유료도로 (일반국도, 도도부현도, 지정촌도)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지방공공단체</li> </ul>	일반유료도로 (도도부현도, 지정촌도)
	유료교각, 유료도항장 (도도부현도, 지정촌도)



12) 동일본고속도로주식회사, 수도고속도로주식회사, 중일본고속도로주식회사, 서일본고속도로주식회사, 한신고속도로주식회사 또는 혼슈시코쿠연결고속도로주식회사.

#### 2) 도로법에 의하지 않은 유료도로

- 도로운송법에 의한 일반자동차도(一般自動車道)
- 산림조합법에 의한 임도(林道)
- 자연공원법에 의한 공원도(公園道)
- 어항어장정비법에 의한 어항도(漁港道)

### 3. 도로정비특별조치법에 따른 유료도로

#### 1) 도로정비특별조치법의 목적(제1조)

도로정비특별조치법은 그 통행 또는 이용에 대해서 요금을 징수할 수 있는 도로의 신설, 개축, 유지, 수선, 기타의 관리를 행하는 경우의 특별한 조치를 규정하고, 이로써 도로의 정비를 촉진하고 교통의 이용을 증진할 것을 목적으로 한다. 여기에서 말하는 요금이라고 하는 것은 회사,<sup>12)</sup> 지방도로공사 또는 도로관리자가 도로의 통행 또는 이용에 대해서 징수하는 금전을 말한다(제2조 5호).

#### 2) 상환주의에 따른 요금제

도로정비특별조치법에 근거하여 도로를 유료로 관리하는 경우, 고속자동차국도, 시도고속도로, 혼슈시코쿠연결고속도로에 대해서는 각각의 징수기간별로 인가를 받아야 한다. 일반유료도로의 경우에는 요금의 징수기간을 정한 것을 전제로 그에 대한 허가를 받아야 한다. 두 경우 모두 상환 후에는 무료로 개방될 것을 전제로 유

료관리가 인정된다는 것이 상환주의의 기본 원칙이다.

#### (1) 고속자동차국도-요금풀제

고속자동차국도 등의 요금풀제를 취하는 노선에서는 최초로 개통된 노선의 상환이 종료한 경우라도 상환이 끝나지 않은 도로구간과 일체로 간주함으로써, 유료관리가 유지된다.

#### (2) 일반유료도로

- 도로별로 상환하는 개별채산성을 취하는 것이 원칙
  - 일부에서는 복수로 관련하는 도로를 모아서 요금풀제 채택
- 일반유료도로로써 개통된 도로가 고속자동차국도로 편입된 경우에는 「상환기간회피」로서 일반적으로 판단되는 경우가 많았다.

#### 3) 상환주의의 예외-유지관리유료제도(도로정비특별조치법 제15조)

- 본래 유료도로는 징수기간경과 후에는 무료로 개방되지만, 그 예외로써 「도로관리자가 당해도로의 유지 또는 보수에 관한 공사를 행하는 것이 현저히 곤란 또는 부적당하다고 인정되는 경우」 요금의 징수기간 경과 후에도 유료관리를 유지할 수 있는 제도를 말한다(제15조).
- 이전에는 혼슈시코쿠연락도로와 일본도로공단 또는 지방도로공사가 관리하는 일반유

료도로에 적용할 수 있도록 법정되어 있었다. 그러나 도로공단민영화의 시기에 적용범위가 지방도로공사의 도로만으로 개정되고, 일본도로공단이 현재 관리하고 있는 관문(關門)터널에 대해서는 일본도로공단등민영화관계법시행법 제26조에서 관리유료고속도로로서의 지위를 규정하고 있고, 도로자산을 국가가 승계한 것으로써 당분간의 운영은 승계회사(서일본고속도로)에게 인정되고 있다.

#### ○ 현재적용노선

- 관문터널(서일본고속도로 1973년 11월 14일 이행)
- 후지산유료도로(야마나시도로공사 2005년 6월 7일 이행)
- 마나즈루도로(신도로구간)(카나가와현도로공사 2008년 9월 3일 이행)

#### 4) 유료고속도로의 신설과 개축

- 유료도로관리회사의 유료고속도로의 신설과 개축
- 지방도로공사의 유료일반국도 등의 신설과 개축
- 유료도로관리자가 행하는 도로의 신설과 개축

#### (1) 유료도로관리회사의 유료고속도로의 신설과 개축

유료도로를 관리하는 회사는 기구<sup>13)</sup>와 독립행



13) 도로정비특별조치법상 기구란 독립행정법인일본고속도로보유·채무변제기구 또는 지방도로공사를 말한다(동법 제2조 7호).

정법인일본고속도로보유·채무변제기구법(평성 16년(2004년) 법률 제100호) 제13조 제1항이 규정하는 협정을 체결하는 경우에는 관련 법률의 규정<sup>14)</sup>에 근거하여 성립한 협의에 따르는 관리 방법의 규정에도 불구하고, 당해 협정에 근거하여 국토교통대신의 허가를 받아 고속도로를 신설하거나 개축하여 요금을 징수하는 것이 가능하다. 회사가 이러한 허가를 받을 경우에는 협정, 기타 국토교통성령으로 정하는 서류를 첨부하여 당해 협정의 대상이 되는 고속도로<sup>15)</sup>별도 다음의 사항을 기재한 신청서를 국토교통대신에게 제출해야 한다.

- 고속도로의 노선명
- 신설 또는 개축에 관계된 공사의 내용
- 수지예산의 명세
- 요금액 및 그 징수기간

허가를 받은 후에 신청서기재사항 중의 고속도로노선명, 신설 또는 개축에 관계된 공사의 내용 또는 요금액 및 그 징수기간에 관한 사항을 변경하는 경우에도 국토교통대신의 허가를 얻어야 한다.



14) 고속자동차국도법(소화 32년(1957년) 법률 제79호) 제6조의 규정, 도로법 제12조, 제15조, 제16조 제1항 또는 제2항 본문, 제16조 제1항 또는 제2항, 제88조 제2항의 규정 및 동법 제16조 제2항 단서, 제19조 제1항.

15) 당해 고속도로에 대해서 둘 이상의 회사가 협정을 체결하는 경우에는 당해협정에 대응하는 고속도로의 각 부분을 의미한다.

16) 도로정비특별조치법 제3조 제3항.

17) 도로정비특별조치법 제3조 제4항.

18) 도로정비특별조치법 제4조.

○ 고속도로관리자와의 협의와 동의<sup>16)</sup> 및 지방 공공단체의 회의의 의결<sup>17)</sup>

회사가 신청하고자 하는 고속도로가 도로법 제13조 제1항에 규정하는 지정구간 외의 일반 국도인 경우에는 당해고속도로의 도로관리자와 협의하고 도도부현 또는 도로법 제7조 제3항이 규정하는 지정시의 시도인 경우에는 당해고속도로의 도로관리자의 동의를 얻어야 한다. 이러한 동의를 얻는 경우에는 도로관리자인 지방공공단체의 의회의 의결을 거쳐야 한다.

○ 회사 등이 행하는 유료고속도로의 유지·보수 등<sup>18)</sup>

회사는 국토교통대신의 허가를 받아 신설 또는 개축한 고속도로에 대해서는 관련 법률의 규정에 기초하여 성립한 협의에 의한 관리의 방법 또는 도로의 수선에 관한 법률(소화 23년(1948년) 법률 제282호) 제2조 제1항의 규정에도 불구하고, 본법 제22조 제2항의 규정에 의해 공고하는 공사완료일의 익일로부터 제25조 제1항의 규정에 의해 공고하는 요금의 징수기간의 만료일까지, 당해 고속도로의 유지·수선 및 도로법 제

13조 제1항이 규정하는 재해복구를 행한다.

(2) 지방도로공사가 행하는 일반국도 등의 신설 및 개축<sup>19)</sup>

지방도로공사는 일반국도<sup>20)</sup> 도도부현도 또는 시정촌도<sup>21)</sup>에 대해서 도로법 제12조, 제15조, 제16조 제1항 또는 제2항 본문, 제17조 제1항 또는 제2항, 제88조 제2항의 규정 또는 동법 제16조 제2항 단서는 제19조 제1항의 규정에 근거하여 성립한 협의에 따른 관리방법이 정하는 바에도 불구하고, 국토교통대신의 허가를 받아 당해 도로를 신설하거나 개축하여 요금을 징수할 수 있다. 이러한 허가를 얻기 위해서는 다음의 사항을 기재한 서면으로 신청해야 한다.

- 수지예산의 명세
- 요금
- 요금의 징수기간

○ 지방도로공사가 행하는 요금징수의 특례<sup>22)</sup>

지방도로공사는 국토교통대신의 허가를 받아 요금을 징수하는 둘 이상의 도로에 대해 다음에 열거하는 요건에 해당하는 경우에는 국토교통

대신의 허가를 받아 이들의 도로를 하나의 도로로서 요금을 징수할 수 있다.

- 당해 둘 이상의 도로가 통행자 및 이용자가 상당정도 공통되고 또한 상호 대체관계에 있어 교통상 밀접한 관련을 가지는 것으로 인정되는 경우
- 당해 둘 이상의 도로에 대해서 요금의 징수를 일체로서 행하는 것이 적합하다고 인정되는 특별한 사정이 있는 경우

○ 지방도로공사가 행하는 일반국도의 유지, 수선 등의 특례<sup>23)</sup>

지방도로공사는 도로정비특별조치법 제10조 제1항의 허가를 받아서 신설 또는 개축한 도로의 유지와 수선에 관한 공사에 특히 다액의 비용을 요하고, 당해 도로의 도로관리자가 당해 도로의 유지 또는 수선에 관한 공사를 행하는 것이 현저하게 곤란하고 부적당하다고 인정되는 경우에 한해서, 국토교통대신의 허가를 받아 동법 제14조<sup>24)</sup>가 규정하는 기간의 경과 후에도 당해 도로의 유지, 수선 및 재해복구를 행하고 요금을



19) 도로정비특별조치법 제10조.

20) 그 신설 또는 개축이 당해 일반국도가 존재하는 지역의 이해에 특히 관계있다고 인정되는 것에 한한다.

21) 이들 도로 가운데 동법 제12조 제1항이 규정하는 도로망을 구성하는 도로를 제외하고 고속도로 이외의 도로의 경우에는 당해 도로의 통행자 또는 이용자가 그 통행 및 이용에 의해 현저하게 이익을 받는 것에 한한다.

22) 도로정비특별조치법 제11조.

23) 도로정비특별조치법 제15조.

24) 도로정비특별조치법 제14조(지방도로공사가 행하는 도로의 유지, 수선 등) 지방도로공사는 도로정비특별조치법 제22조 제2항이 규정에 의해 공고된 공사완료일의 익일로부터 제25조 제1항의 규정에 의해 공고하는 요금의 징수기간의 만료일까지 당해 도로의 유지, 수선 및 재해복구를 행한다.

징수할 수 있다.

(3) 유료도로관리회사의 유료고속도로의 신설  
과 개축<sup>25)</sup>

도로관리자는 도로의 신설 또는 개축에 요하는 비용의 전부 또는 일부가 상환을 요하는 것이고 고속도로 이외의 도로에 있어서는 당해 도로의 통행자 또는 이용자가 그 통행 또는 이용에 의해 현저하게 이익을 받는 것인 경우에 한해서 국토교통대신의 허가를 받아 당해도로를 신설하거나 개축하여 요금을 징수할 수 있다. 도로관리자는 이러한 허가를 받는 경우에는 미리 도로관리자인 지방공공단체의 회의 의결을 거친 후에, 설계상 기타 국토교통성령으로 정하는 서면을 첨부하여 다음의 사항을 기재한 신청서를 국토교통대신에게 제출해야 한다.

- 노선명 및 공사의 구간
- 공사방법 및 공사예산
- 공사착수 및 완성예정일
- 수지예산의 명세
- 요금
- 요금의 징수기간

○ 유료도로관리자가 행하는 요금징수의 특례<sup>26)</sup>

유료도로관리자는 위 허가를 받아 요금을 징수하는 둘 이상의 도로에 대해 다음에서 열거하는 요건에 해당하는 경우에는 국토교통대신의

허가를 받아 이들 도로를 하나의 도로로 하여 요금을 징수할 수 있다.

- 당해 둘 이상의 도로가 통행자 및 이용자가 상당정도 공통되고 상호 대체관계에 있어 교통상 밀접한 관련을 가지는 것으로 인정되는 경우
- 당해 둘 이상의 도로에 대한서의 요금의 징수를 일체로서 행하는 것이 적합하다고 인정되는 특별한 사정이 있는 경우

## V. 도로의 정비계획: 고규격간선도로 계획

### 1. 고규격간선도로(전체구상: 약 14,000km)

「사전총(四奎總)」(1987년 6월 30일 의회결정) 및 「21세기의 국토의 그라운드디자인」(1998년 3월 31일 의회결정)으로 국토의 골격이 되는 기간적(基幹的)인 고속육상교통망을 형성하는 구상

### 2. 구체적 계획

#### 1) 고속자동차국도(전체계획: 약 11,520km)

- ① 예정노선
- ② 기본계획



25) 도로정비특별조치법 제18조.

26) 도로정비특별조치법 제19조.

- ③ 정비계획
  - ④ 신직할방식 구간, 유료도로방식 구간
- 2) 일반국도자동차전용도로(전체계획: 약 2,480km)
- ① 국토교통대신에 의한 결정
  - ② 기본계획
  - ③ 정비계획
  - ④ 주로 직할사업으로서 정비

## Ⅵ. 도로·교량 등의 유지 및 보수에 관한 정책 참고(도쿄도 건설국(東京都 建設局))

### 1. 도로·교량 등의 보수

#### 1) 도로의 유지보수

원활한 교통의 확보와 범선(沿線)도로 환경을 보전하기 위해, 도로를 항상 양호한 상태로 유지하는 것을 도로의 유지보수라고 한다. 차도의 경우, 진동·소음의 경감이나 교통사고방지를 위해 노면상태를 조사하고 보수함으로써 평탄한 노면의 확보를 목적으로 한다. 보도의 경우에는 고령자나 휠체어를 이용하는 자를 배려하고 노면보수와 더불어 단차(段差) 등의 개선을 도모할 것을 목적으로 유지보수를 행한다.

2) 여름의 노면온도상승을 억제하기 위한 포장  
대도시 특유의 과제인 열섬현상에 대한 대책

의 일환으로서 센터코어에어리어를 중심으로 한 중점지역에 있어서 열차단포장·보수성(保水性)포장을 실시하고 하기(夏期)에 노면온도상승의 억제를 위한 설비를 한다. 도로의 열차단포장이란 노면온도를 상승시키는 원인이 되는 태양광의 일부(적외선)를 반사하는 차단열재를 노면에 도포하는 공사를 말한다. 태양광의 일부를 반사시킴으로써 도로의 열축적을 방지하고 노면의 온도상승을 억제할 수 있도록 한다. 또한 보수성(保水性)포장이란 공극(空隙)이 많은 포장에 물을 흡수 보유하는 보수재(保水材)를 포함하는 구조로서, 강우로 인해 스며든 물이 증발할 때의 기화열을 이용해서 노면온도의 상승을 억제하는 포장을 말한다.

#### 3) 교량 등의 유지보수

교량이나 터널, 옹벽 등에 대해서는 정기적인 건전도조사 등에 근거하여 보수의 필요가 있다고 판단되는 시설은 손상에 상응하는 보수나 보강을 적절하게 실시하고 안전하게通行할 수 있도록 유지관리한다.

#### 4) 교량의 내진성·내구성 향상

평성 7년(1995년)에 발생한 효고현 남부 지진의 경우에 교량 등의 도시시설에 커다란 피해가 발생하고 긴급차량의 통행이나 주민의 피난 등에 지장이 생긴 경험을 근거로, 교각에 대해 콘크리트 등을 보강하는 공사를 행하고 나아가 지진동에 의해 교량이 무너지지 않도록 교량낙하

방지장치의 설치를 행한다. 대규모 지진시의 구조, 구원활동이나 긴급물차수송이 원활하게 행하여지도록 방재상 중요한 긴급수송도로 등에 걸쳐있는 교량의 내진성 향상을 도모하는 공사를 행한다.

국제규격에 따른 차량의 대형화에 대응하기 위해서 2003년에 도로구조령 등이 개정되고 도로를 통행할 수 있는 차량이 20t에서 25t으로 규제가 완화되었다. 기존의 교량 중에는 차량의 대형화에 대응할 수 있는 강도가 충분하지 못한 경우도 있기 때문에, 동경만 등의 물류거점을 연결하는 주요한 물류노선의 교량으로부터 순차적으로 내구성 향상을 도모하고 물류병목현상을 해소하고 광역 물류네트워크의 형성을 추진한다. 2006년에 정책된 「총합물류비전」에서는 신규격차나 해상컨테이너차가 적재하여 주행가능한 「무게지정도로」를 확충할 계획이다.

## 2. 도로의 자산관리와 교량의 관리에 관한 중장기계획

도(都)가 관리하는 교량의 대부분은 고도경제성장기에 집중해서 건설된 탓에 가까운 장래에 일제히 갱신시기를 맞이하게 되므로, 막대한 비용을 필요로 하게 되고 공사집중에 따른 교통정체의 발생 등 도민생활에 지장을 발생시킬 우려가 있다. 따라서 교량교환의 시기의 평준화와 총사업비의 절감을 도모하기 위해서 현재의 대중요법

형(對症療法型)관리로부터 예방보전형관리로 전환을 추진할 필요로 인해서 도쿄도는 교량의 예방보전형관리를 추진하고, 장기수명화대책이나 내진대책 등을 포함한 30년간의 총합계획으로서 2009년 3월에 「교량의 관리에 관한 중장기계획」을 책정하였다. 이 계획에 따르면 관리하는 모든 교량을 장기수명화대책이나 교량개선대상 등으로 구분하여 개선공사의 집중에 수반하는 교통정체로 인한 도시기능과 도민생활에의 영향, 공사에 투자되는 비용 등을 평가하고 최적화하는 자산관리방법을 국내에서 처음으로 도입·채용하여 교량별로 적절한 시기를 정하여 최신의 기술로 내구성을 향상시키기 위한 대책 등이 포함되어 있다.

이 계획을 실시함으로써 교량개선집중시기를 평준화하고 총사업비를 30년간 약 11조 엔 감축할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 또한 교량개선공사의 억제에 따른 이산화탄소배출량을 약 110만t 삭감할 수 있을 것으로 본다. 현재 이 계획에 근거하여 동경도에서는 여러 가지 대책이 강구되고 있다.

**곽 민 희**

(해외입법조사원, 서울대학교 법학박사)