

「道路法等の一部を改正する法律」 の概要について

国土交通省 道路局 路政課

国土交通省 道路局 高速道路課

I はじめに

「道路法等の一部を改正する法律」が衆参両議院における審議・賛成多数による可決を経て、本年5月28日に成立し、6月4日に公布されました（平成26年法律第53号）。ここでは同法の内容について紹介します。

II 背景

我が国における高速道路は、昭和37年12月の首都高速道路1号線（京橋～芝浦間約4.5km）の開通以降、高度経済成長期に集中的に整備されましたが、建設開始後半世紀を経て老朽化が進行しています。その中で、東京オリンピックや大阪万博に間に合わせるため建設時に施工を急いだ箇所や、古い基準で設計された箇所等において、通常の維持管理・修繕のみでは、致命的な損傷に発展し、通行止めなどが避けられない状況であることが明らかになってきました。

高速道路会社における検討の結果、このような状況に対しては、橋梁を基礎から架け替えるような主要構造の取替、もしくは全面的な補修が必要であり、高速道路会社全体として、新たに約4兆円の更新事業が必要であると見込まれています。

このため、事業に必要な財源を確保した上で、更新事業を迅速かつ計画的に実施することが求められています。

III 道路法等の一部を改正する法律の概要

「道路法等の一部を改正する法律」は、上記の背景を踏まえて、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うとともに、高速道路の活用を図るため、現行の料金徴収期間後の一定期間における継続的な料金徴収、立体道路制度の既存道路への適用拡大、スマートインターチェンジの整備に対する財政支援等の所要の措置を講じるものです。

以下、主な改正項目について紹介します。

(1) 高速道路の計画的な更新の実施

- i) 計画的な更新を行う枠組みの構築（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条、第14条）

我が国における高速道路は、上記のとおり、建設開始後半世紀を経て老朽化が進んでおり、また、

東日本大震災や笹子トンネル天井板落下事故が起こり、老朽化対策が一層必要であるという認識が共有されてきたところであり、高速道路の迅速かつ計画的な更新を図ることが求められています。

更新需要に対する負担のあり方等については、平成 23 年 4 月の高速道路のあり方検討有識者委員会以降、3つの有識者委員会において議論が進められ、平成 25 年 6 月 25 日に国土幹線道路部会において中間答申が取りまとめられました。更新のために必要となる負担については、税による負担も議論されましたが、現下の国・地方を通じた厳しい財政状況や、有料道路では高速交通の受益者に対し負担を求めることに一般的な理解が得られていることを考慮すれば、高速道路の利用者による負担を基本とすべきであるとされました。

その際、現世代のみに新たな負担を求めることは理解が得られにくいと考えられること、更新により将来世代を含め長期にわたり構造物の使用が可能になることを踏まえれば、各世代の負担の平準化を図るべきであることから、償還満了後も料金徴収を継続することについて検討すべきとされました。

このため、更新事業を実施するための財源については、現行の料金徴収期間（会社の成立から 45 年経過後）の満了後の利用者からも料金を徴収することにより確保することとしました。

料金徴収期間を延長することと併せて、これにより生み出される財源による更新事業の確実な実施を担保するため、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）及び高速道路会社が締結する協定の記載事項並びに機構の業務実施計画の記載事項に、更新の内容を位置付けるとともに、国土交通大臣による業務実施計画の認可基準に、更新により高速道路に係る道路資産の貸付期間の満了の日においてもその構造が通常有すべき安全性を有していることとなると見込まれるものであることを追加することとしました。

更新事業の対象については、高速道路を構成する施設又は工作物で、損傷、腐食その他の劣化により高速道路の構造に支障を及ぼすものであることとし、具体的には、橋、トンネル、高架の道路、土工及び防護施設としました。

ii) 新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第 23 条、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第 31 条）

各高速道路会社においては、有識者委員会の議論を経て、精査を行い、更新のための概算事業費を取りまとめました。この費用を償還するため、新たな料金徴収期間の設定が必要であり、このうち、首都高速道路については、各会社のうち最長となる 15 年程度の延長が必要となることから、料金徴収期間の満了の日は平成 77 年 9 月 30 日以前でなければならないこととしました。

また、料金徴収期間を延長することと併せて、これにより生み出される財源による更新事業の実施を機構及び高速道路会社に義務付けるとともに、更新債務の返済等を行う必要があることから、機構の解散期日を平成 77 年 9 月 30 日とすることとしました。

(2) 高速道路の活用による維持更新負担の軽減と地域活性化

i) 道路上部空間の活用による、都市再生事業と高速道路の維持更新事業との連携（道路法第 47 条の 7、都市計画法第 12 条の 11、都市再生特別措置法第 36 条の 2）

道路の老朽化対策が喫緊の課題となる中、道路の上部空間を活用することにより、高速道路の維持更新費用の財源を確保するため、立体道路制度の既存の高速道路等への適用を可能としました。

本制度の活用により、高速道路の更新と都市再生を一体的に進めやすくなることから、掘割構造となっている首都高速道路の築地川区間等の上部空間を活用した収益による維持更新負担の軽減等が期

待されます。

ii) 高架下空間の活用

① 占用基準の緩和について（道路法第33条）

道路の占用が許可されるためには、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであるという基準（余地要件）を満たす必要がありますが、道路の高架下については、通常は交通の用に供されていないことから、占用することにより交通に支障を及ぼすおそれが少ないと考えられます。

このため、主に高速道路の占用を促進することによって占用料収入を増加させ、高速道路の適正な管理のための財源の確保に寄与させるため、高架下について余地要件の適用を除外することとしました。

② 入札方式の導入について（第39条の2から第39条の7まで、第71条、第99条、第100条、道路整備特別措置法第8条、第17条）

道路の高架下について、余地要件が除外されること等により、今後、民間事業者からの占用許可の申請が競合することが予想されているところです。また、このような道路については、現行の道路法施行令で定められた占用料の額よりも高い額を支払ってでも占用を希望する者がいることが想定されます。

このような場合においては、道路管理者は、占用許可を与える者の選定を公平に行うことが求められるとともに、高速道路等の適正な管理のための財源の確保に寄与させるべく占用料収入の増加を図る必要もあることから、占用許可を与える者を、その者が支払う占用料の多寡により選定する入札制（総合評価方式とすることも可）を導入することとしました。

入札の手続フローは、以下のとおりです。

ア 道路管理者が以下の事項を定めた入札占用指針を作成

- ・ 入札の対象となる工作物、物件又は施設（以下「入札対象施設等」）の種類
- ・ 入札対象施設等のための道路の占有の場所
- ・ 入札対象施設等のための道路の占有の開始の時期
- ・ 入札対象施設の設置に伴い必要となる道路交通環境の維持等の措置
- ・ 入札占用計画の認定の有効期間（20年を超えない期間）
- ・ 占用料の額の最低額 等

イ 道路の占有をしようとする者が以下の事項を記載した入札占用計画を作成し、道路管理者に提出

- ・ 道路法第32条第2項各号に掲げる事項（占有の期間、占有の場所等）
- ・ 入札対象施設等の設置に伴い講じる道路交通環境の維持等の措置 等

ウ 道路管理者が入札占用計画を審査

エ 道路管理者が占用入札を実施

オ 道路管理者が落札者の入札占用計画を認定

カ 道路管理者が認定を受けた入札占用計画に基づく占有を許可

また、入札占用計画の認定に係る監督処分や、占有入札の公正を害すべき行為をした者及び談合した者に対する罰則についても、併せて規定することとしました。

なお、入札制については、高速道路の高架下だけでなく、一般道路への適用も可能であるものとしました。

iii) 地域活性化のための高速道路の活用（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条、第25条）

スマートインターチェンジの整備については、地域活性化、物流効率化、災害時の代替路線確保等の国の政策課題に対応して措置されることが求められているとともに、必要な整備箇所数が多数であり、整備が複数年にわたるものも想定されていることから、安定的な支援制度が必要であり、法律補助として財政措置を講ずることとしました。

具体的なスキームとしては、スマートインターチェンジの完成後、資産・債務は機構に帰属することから、国から交付された補助金を財源として、機構が高速道路会社に対して、スマートインターチェンジの整備に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けるスキームとしました（機構に帰属する債務は、無利子貸付の債権と相殺されることとなります。）。

併せて、政府が機構に対して、当該無利子貸付業務に要する経費を補助することができることとしました。

機構による無利子貸付の対象となるスマートインターチェンジについては、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に関する省令（平成17年国土交通省令第64号）第12条において、専らETC通行車の通行の用に供することを目的とするものとしてきました。

(3) 施行期日

本法律は、(2) ii) を除き、公布の日から3月以内に施行することとされ、平成26年6月30日に施行されたところです。(2) ii) の高架下空間の活用に関する規定については、公布の日から1年以内に施行することとされており、追って必要な政省令を整備することとしています。