道路法等の一部を改正する法律について

国土交通省道路局路政課

Ⅰ はじめに

道路法（昭和27年法律第180号）は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定･認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定める基本法として昭和27年に成立・施行されています。

今般、多様化・高度化する道路利用のニーズに対応するため、

・特殊車両の新たな通行制度の創設
・特定の事業用車両専用の施設の整備
・歩行者中心の道路空間の構築
・自動運転を補助する施設の整備
・地方管理道路の災害復旧等の直轄代行

を柱とした「道路法等の一部を改正する法律」が令和2年5月20日に成立し、同年5月27日に公布されました（令和2年法律第31号）。ここでは、今回の改正の背景やその概要等について紹介します。

なお、本改正法のうち、災害復旧等の直轄代行に係る改正規定については本年5月27日から施行されており、特殊車両の新たな通行制度に係る改正規定については公布の日から2年以内の、その他の改正規定については公布の日から6月以内の、それぞれ政令で定める日から施行することとされています。

Ⅱ 背景

道路法（昭和27年法律第180号）は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定･認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定める基本法として昭和27年に成立・施行されました。それ以来、時代の要請に応じて様々な制度を設け、道路の整備と維持管理を推進してきたところです。

一方で、新たな時代を迎え、道路の利用に関するニーズはより一層高度化・多様化しており、現行の制度では、以下のように、それらに十分に対応しきれない面も生じてきているところです。

具体的には、

① 大型車両の道路通行需要の増加により許可手続に多くの時間を要している
② 主要な鉄道駅周辺等において高速バス等の停留所が道路上に散在しており、道路上での乗降による交通混雑等が発生している
③ 人口減少等により通行量の減少した道路が全国で生じてきているが、歩行者空間を整備し賑わい創出につなげるための明確な制度が存在していない
④ 自動運転の実用化に向けた取り組みが進められる中、当面は、トンネルの出入り口付近など一部走行条件の悪い場所については、インフラサイドからの走行補助が必要とされている
⑤ 近年災害が激甚化する中、地方管理道路についても迅速な道路啓開・災害復旧のため国の支援が必

要な場合が増えてきている

といった課題が挙げられています。

上記の課題を踏まえ、今回の改正では、

①について、あらかじめ登録を受けた車両が通行可能な経路を検索し即時に通行することができる制度

②について、特定の事業用車両専用の施設を道路管理者が道路の附属物として整備する制度

③について、道路管理者が指定した道路について歩行者にとって快適な道路構造を確保した上で柔軟な空間活用を認める制度

④について、自動運転車の走行を補助する施設について道路管理者による整備を認めるとともに民間事業者等による占用も認める制度

⑤について、地方管理道路の道路啓開・災害復旧について国土交通大臣が代行する対象を拡充する制度

をそれぞれ措置することとしました。

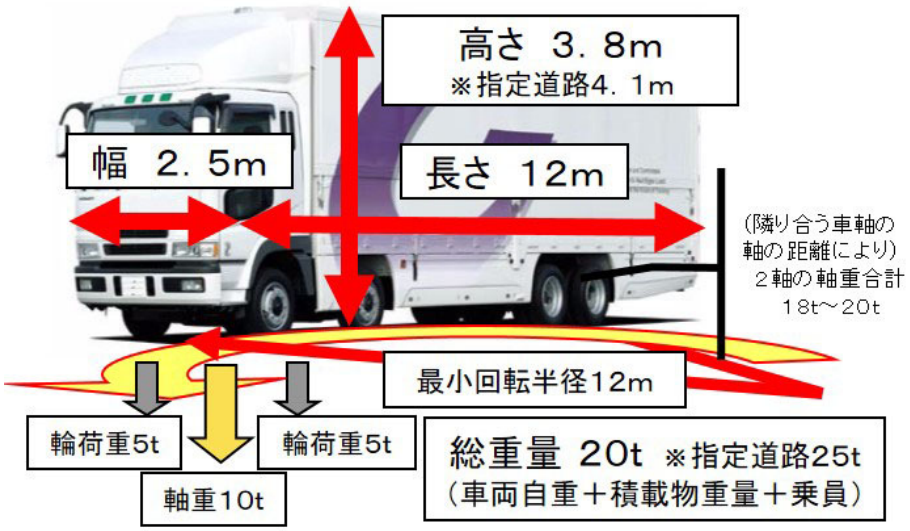
Ⅲ 特殊車両の新たな通行制度の創設（第 3 章第 4 節、第 13 節関係）

(1) 改正の背景

現行の道路法においては、道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、車両構造の一般的制限値を定めており（道路法第 47 条）（図－ 1）、その基準を満たさない限度超過車両（いわゆる特殊車両）については、個別に申請を行い、道路管理者が審査を行った上で、許可が得られた場合には通行することができるのが原則とされています（同第 47 条の 2）。近年、限度超過車両の通行許可の迅速化のため、大型車誘導区間制度（同第 47 条の 3）の創設や車両制限令（昭和 36 年政令第 265 号）の改正による許可不要となる対象範囲の拡大（同令第 3 条等）、運用面での審査の効率化等を行ってきたところですが、限度超過車両の通行の許可申請の増加により、平均審査日数が長期化するなどの問題が生じているところです。

加えて、限度超過車両が本来通行できない道路を通行することで道路に損傷をもたらす過積載の問題も指摘されており、違反の取締りも重要な課題となっています。

一方、近年、国は全国の道路構造情報を蓄積しデータベース化を進めており、審査についてもシステムで自動的に許可やその際の条件等を判定できる場合が増加しているところです。



図－１　車両の一般的制限値について

(2) 改正の概要

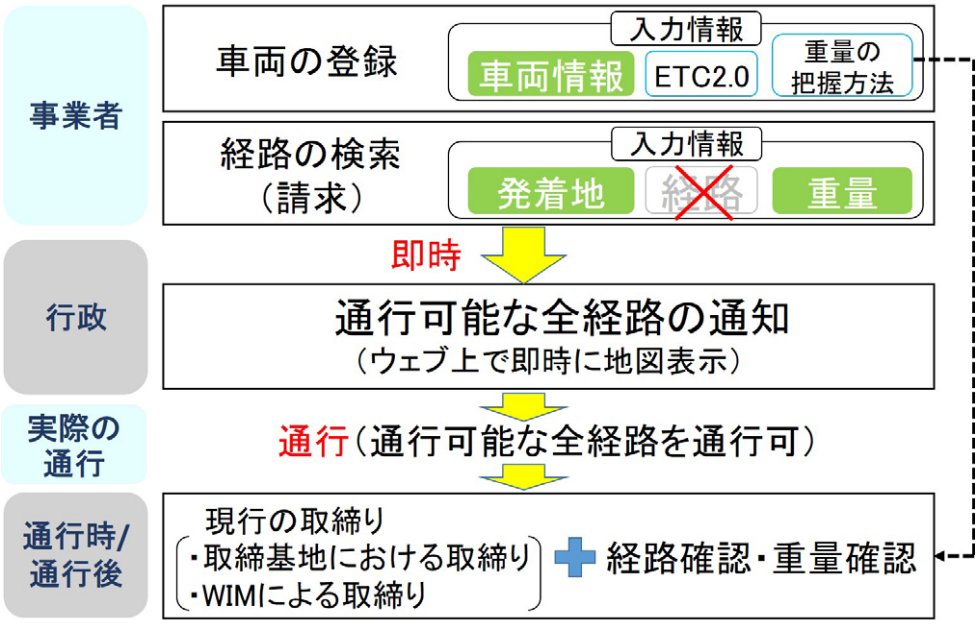
上記を踏まえ、限度超過車両の通行許可の迅速化のため、データベースを活用した国による一元的な通行経路の確認制度を創設することとしました。

制度の具体的な内容は、以下のとおりです。

まず、一定の基準を満たす車両について事前に車両の情報を登録し、実際に通行することとなった際は、出発地、目的地、貨物を合わせた車両の重量等の情報を明らかにした上で、通行可能経路の確認を国土交通大臣に求めることができることとし、国土交通大臣は、求めがあった場合には、直ちに、データベースの道路情報に照らして通行可能経路の有無を判断し、回答することとしました。そして、この回答に従って道路を通行する際には、従来の通行許可手続によることなく通行することができることとしました。

また、国土交通大臣が一括して経路の確認を行えるよう、他の道路管理者から同意を得て、通行の可否に係る判定基準の提供を受けることができることとしました。

さらに、過積載を捕捉するため、通行させた者に対し、通行経路や重量等を記録し保存する義務を課した上で、国土交通大臣は、事後的に通行経路や重量等が回答に沿った形で行われているかについての報告を求めることができることとしました。



図－２　新しい通行確認制度の流れ

加えて、今回の改正では、道路管理者等の事務を外部機関に担わせることにより、車両の通行手続をより効率化するため、国土交通大臣が指定した機関に車両の登録や通行可能経路の確認等を行わせることができることとしました。

Ⅳ 特定の事業用車両専用の施設の整備（第３章第 10 節、第 12 節関係）

(1) 改正の背景

近年、全国的な高速道路網の整備や訪日外国人旅行者数の増加等により、高速バスを中心として全国的にバス等の利用者が増加しています。一方、都市部の主要駅周辺等においては、バスの停留所等が道路上に点在しており、旅客の乗降に係る停留等に起因する渋滞の発生等が問題となっており、道路管理の観点からも、バス等のターミナル整備等による解決が求められているところです。

このため、先駆的取り組みとして、国道20号の附属物である自動車駐車場という位置付けで、国土交通省の道路事業として、新宿駅周辺のバス停留場を集約した「バスタ新宿」が整備されました。この「バスタ新宿」は、バス・やタクシーの利用者の利便性の向上のみならず、周辺道路における混雑解消や交通安全の確保に寄与するものですが、法的には一般車の進入を拒む根拠がない等、いくつかの課題も指摘されていました。

(2) 改正の概要

そのため、今回の改正では、道路混雑の緩和を目的として道路管理者が設置するバス等の専用の停留施設である「特定車両停留施設」を道路の附属物として新たに位置付けるとともに、以下のとおり、必要な規定を整備しました。

まず、本施設に停留できる対象車両については、バスタ新宿が対象としているバスやタクシーに加え、本施設がトラック隊列走行の隊列形成・分離スペースとなり得ることを想定し、トラックも対象としています。

さらに、例示した事業のほか、現在品川駅前の再開発において整備が検討されている次世代交通ターミナル（図－3）のように、将来的には新たなモビリティの拠点として利用されることなどにも対応することを考えて、対象を国土交通省令で追加できることとしています。

次に、本施設の利用については、道路の附属物として既に規定されている自動車駐車場と同様に料金の徴収規定を設けたほか、進入車両の制限を担保するため、整備段階で利用できる車両の種類を指定することとし（ここで指定された種類毎に国土交通省令で定める構造の基準に従って整備されることとなります）、実際に車両を停留しようとする際には、道路管理者の許可を得なければならないこととしました。

単に車両の種類を指定するのみではなく道路管理者の許可の対象としたのは、例えばバスタ新宿のようなバス会社の利用需要が大きく非常に稠密なダイヤで運営されるターミナルにおいては、施設の容量を踏まえて利用調整を行わないと、停留しようとする車両が施設から溢れ、ひいては道路混雑を生じさせるおそれがあると考えられたためです。

加えて、今回の改正は、民間事業者等ではターミナル整備が進まない場合があることを踏まえ道路管理者による施設整備を可能とするものですが、その運営については、以前よりターミナル運営を担ってきた民間事業者等のノウハウを最大限活用し、より効率的な運営や高い利用者利便を実現しつつ、可能な限り公的負担を減らす必要から、コンセッション制度を導入することとしました。さらに、コンセッション事業者について占用許可等に係る特例を認めることにより、通常より柔軟にテナントの運営をできることとしました。

図－3　品川駅前の次世代交通ターミナルイメージ

V 歩行者中心の道路空間の構築（第3章第9節関係）

(1) 改正の背景

昨今の道路空間を巡る状況として、バイパス道路の整備や沿道の土地利用の変化、急速な人口減少等により、新設・改築時の想定よりも自動車交通量が減少している道路も存在しています。このような道

路について、地方公共団体によっては、歩行者空間を確保し地域の賑わい創出につなげていこうという取り組みを進めています。

これらの実情に鑑み、道路の構造、道路交通の状況や沿道の土地利用の状況に加え、それらの将来の見込み等も踏まえ、道路ネットワーク上問題ないと認められる場合には、当該道路空間を再配分し、歩行者空間の整備と管理を行うことが望ましい状態です。

しかし改正前の道路法では、

・利便の増進の観点からの歩行者空間の確保について道路構造令には定めがない（構造上の課題）

・歩行者の利便の増進に資する施設等の設置を柔軟に認めるための制度が十分でない（利活用の課題）

といった理由から、歩行者の利便の増進に資する道路整備や道路空間の利活用を行うことが難しかったところです。

(2) 改正の概要

このような背景から、道路の構造や交通状況等を踏まえ、歩行者空間の確保や歩行者の利便に資する施設を設置し賑わい創出を図っていく道路について、市町村に協議した上で、道路管理者が「歩行者利便増進道路」として指定することができることとしました。

その上で、

・市町村について、密接な関連を有する都道府県管理道路も併せた指定、改築等の代行

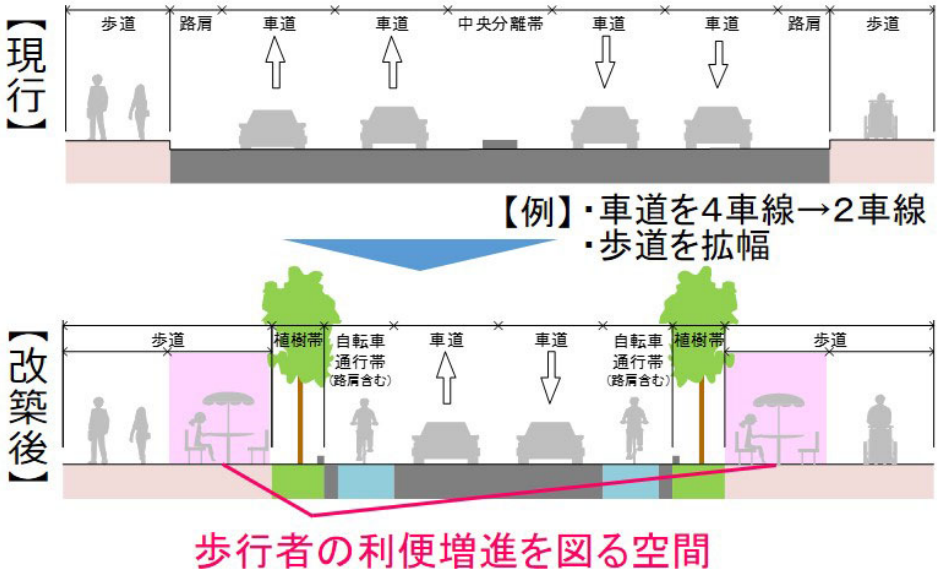
・指定した道路について、歩行者の利便の増進に資する特別の構造基準を適用（図－4）

を措置するとともに、当該構造基準を満たした道路については、

・道路管理者が指定した利便増進誘導区域内に限り、「道路外に適当な場所がないこと」という要件（無余地性の要件）を適用除外とする制度の創設

・上記区域内における占用について公募を行い、最も歩行者の利便に資する計画を提出した者に、通常5年のところ最長20年の占用を認める制度の創設

を措置することとします。



図－4　新たな構造基準のイメージ

Ⅵ 自動運転を補助する施設の整備（第２条、第 45 条の２等関係）

(1) 改正の背景

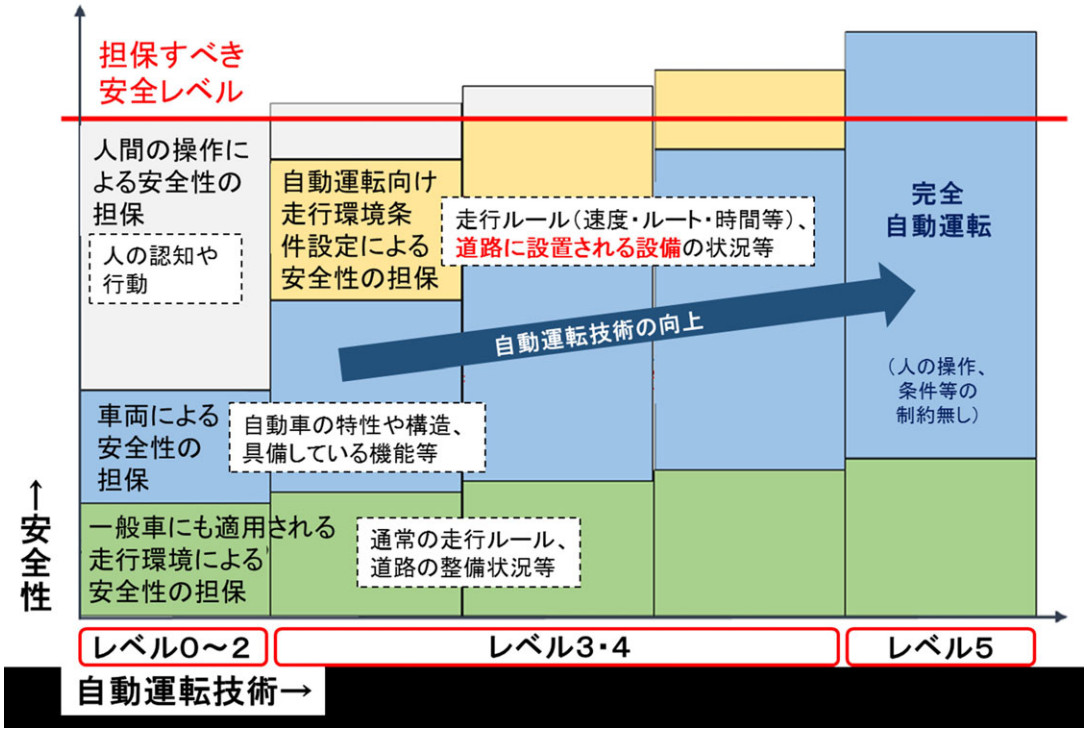
自動運転の実用化は、高齢者に関わる交通事故の削減、渋滞の緩和、中山間地域等での移動手段の確保、物流サービス等における運転手不足の解消等の道路交通に関する様々な課題を解決し、道路網の整備と交通の発達に寄与するものです。

そのため、自動運転の実用化に向け、政府方針として「自動運転に係る制度整備大綱」（平成 30 年 4 月 IT 総合戦略本部）が決定されました。

ただ、当面自動運転を行う自動車の装置として実用化されるものは、いかなる時間や場所であっても安全に運行可能なもの（レベル 5）ではなく、特定の走行環境条件下で使用される場合にのみ安全に運行可能なもの（レベル 3 又は 4）となる見通しです。

その上で、走行環境条件には、走行速度を決められた速度以下に抑える、走行範囲を決まったルートのみに限定する、走行する天候・時間等を限定する、必要な通信状況を整える等のほか、「道路に設置される設備や通信等のインフラ」の整備・利用の状況等も含まれており、自動運転の実用化に向け、これを整備していく必要があります。

同大綱においても、「自動運転の安全を補完するために道路に設置される設備や通信等のインフラ（路車協調を含む）について、運行形態、技術進展、実証実験の結果、利用者・事業者の意見を踏まえ、必要となる事項の検討を行う」べき旨提言されたところです。



図－５　自動運転の実用化に向けた進め方のイメージ
（「自動運転に係る制度整備大綱」から一部加工して掲載）

また、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を平成 29 年より全国 18 箇所で行ってきており、令和元年 11 月には秋田県の道の駅「かみこあに」においてサービスの本格導入を開始したところですが、当該実証実験において、安定した走行にあたり車両の技術だけでは降雪等の天候や山間部等の地形により課題が生じることが明らかとなりました。この課題に対し、磁気マーカー等インフラ側に設置した施設からの補助が、安定した走行の確保に有効であることも確認されたところです。

(2) 改正の概要

上記を踏まえ、自動運転の実用化に対応するため、自動運転車の走行を補助するための施設を「自動運行補助施設」として定義した上で、

・道路管理者が設置する自動運行補助施設について道路の附属物として追加

・道路管理者以外の者が設置することを想定して、自動運行補助施設を占用物件に追加した上で、無余地性の要件を緩和

することにより、自動運転の実用化に向けた官民の取り組みを推進することとしました。

また、自動運転技術は急速に進展している途上であり、我が国としても自動運転のためのインフラに係る技術を国際標準に着実に反映していくことを目指しています。そのため、自動運行補助施設の整備も国際的に協調しつつ全国統一的に整備していく必要があり、道路管理者の設ける自動運行補助施設について、

・国土交通省令で定める性能の基準等に従うこと

・設置した場合には国土交通大臣に報告（市町村の場合は都道府県に報告し、都道府県が国土交通大臣に報告）すること

としました。

Ⅶ 地方管理道路の災害復旧等の直轄代行（第 17 条等関係）

(1) 改正の背景

平成 28 年熊本地震、平成 30 年 7 月豪雨、昨年の台風 15 号・19 号による豪雨災害等では、多くの道路が同時に被災し、被災地の地方公共団体だけでは迅速な道路啓開等に対応できない事態が発生しました。

災害時における被災地への緊急支援物資等の確実な輸送を確保するためには、迅速な道路啓開や災害復旧工事を実施することが必要ですが、多種多様な応急対策等に追われる被災地方公共団体自らこれらを迅速に行うことは、災害の規模や災害対応の実態を踏まえれば、極めて負担が大きく、業務の遂行が困難となるケースが数多く存在しています。

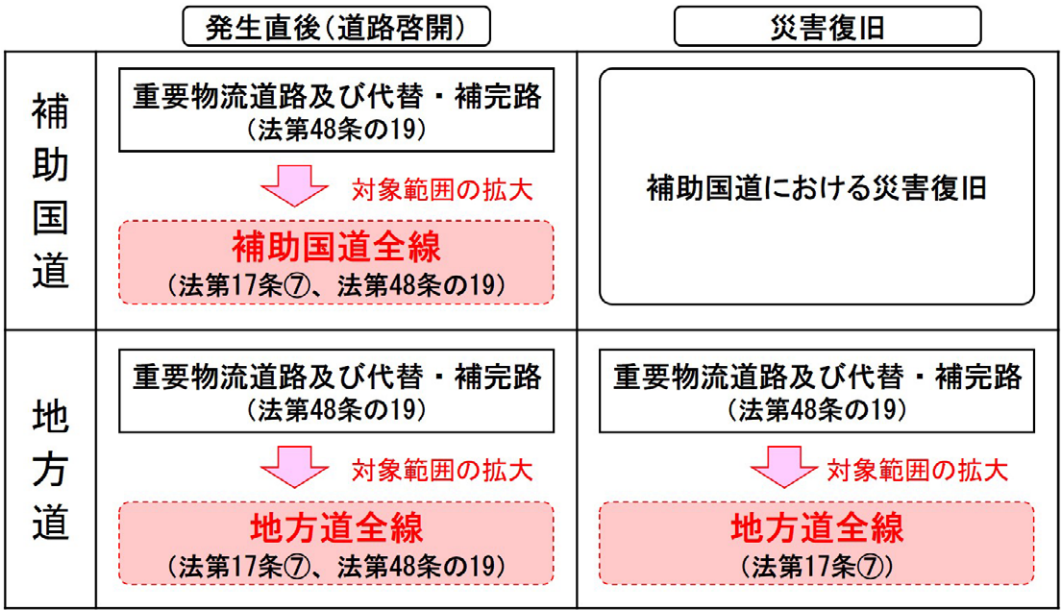
また、災害の更なる激甚化も懸念されている中で、地方公共団体の既存の工事の実施体制では対応できない事態も想定されるところであり、今後を見据えた対応が急務となっています。

しかしながら改正前の道路法では、①重要物流道路等以外の指定区間外国道、都道府県道、市町村道の道路啓開や、②重要物流道路等以外の都道府県道、市町村道の災害復旧工事

の直轄代行を行うことはできないこととされていました。そのため、それ以外の地方管理道路では、大規模災害からの復興に関する法律（平成 25 年法律第 55 号）に基づき非常災害として政令で指定（同法第 2 条第 9 号）した後、国による災害復旧を行うことで対応しており、災害復旧に取りかかるまで時間を要していました。

(2) 改正の概要

上記を踏まえ、迅速な道路啓開や災害復旧工事を実行するため、①指定区間外国道、都道府県道、市町村道の道路啓開や、②都道府県道、市町村道の災害復旧工事について、それぞれ所定の条件を満たした場合に、道路管理者である地方公共団体の要請に基づき、国土交通大臣が道路管理者に代わって行うことができることとしました。



図－６　改正後の道路法における代行制度