特集１

道路施設の老朽化対策

「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

1 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・全会一致による可決を経て、本年５月 29 日に成立し、６月５日に公布された（平成 25 年法律第 30 号）。ここでは同法の内容について紹介する。

2 道路管理をとり巻く状況

我が国においては、近年、高度経済成長期に集中的に整備された道路の老朽化が進行しており、例えば建設後 50 年以上経過する道路構造物の割合が、橋にあっては 2012 年の 16％から 2032 年には 65％に、トンネルにあっては 2011 年の 18％から 2031 年には 47％に増加することが予測されている。加えて、国際海上コンテナ積載車両等の大型車両の走行は、道路構造物へ与える影響が大きいことから、そうした車両の道路利用の面からも構造物の老朽化対策を進めるべき状況となっている。

また、今後発生が予測される首都直下地震や南海トラフの巨大地震等に備え、東日本大震災における被災状況も教訓としつつ、「命の道」となる緊急輸送路等が災害時にも機能を発揮することができるための対策が求められている。

3 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、上記のような老朽化対策や大規模災害への備えの必要性を踏まえて、道路の適正な管理を図るため、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化するとともに、大型車両の通行経路の合理化と併せた重量制限等違反車両の取締りの強化、防災上重要な経路を構成する道路の無電柱化の促進、災害時の道路啓開の迅速化等の所要の措置を講じるものである。

以下、主な改正項目について紹介する。

３－１　道路構造物の予防保全・老朽化対策

（１）道路の維持・修繕の充実（ハード対策）

①　予防保全の観点からの道路の維持・修繕の実施について（道路法第 42 条第３項、第 77 条第１項関係）

道路法は、第 42 条において、道路管理者による道路の適切な維持・修繕について定めており、道路の維持・修繕の技術的基準は政令で定めるとしているが、この基準には、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準が含まれるべきことが新たに規定された。

これは、道路の予防保全の観点、すなわち、道路の劣化が進行してから修繕を行う「事後対応」型ではなく、構造物の点検を定期的に行い、損傷が軽微なうちに修繕などの対策を講じる「予防保全」型の維持・修繕を道路管理者が実施することが、安全かつ円滑な交通の確保及び効率的な道路管理を実現するためには重要であるとの考えを踏まえたものである。

なお、点検に関する基準を含む維持・修繕の技術的基準に関する政令が今後整備される予定である。

また、道路の維持・修繕の充実を図るための改正としては、上記の基準の整備に関する措置と併せて、今後の技術開発等への活用の観点から、道路管理者が行った点検の結果等道路の維持・修繕の実施状況について、国土交通大臣が調査を行うことができることとされた。

② 国土交通大臣による都道府県道又は市町村道を構成する一定の構造物の修繕等に関する工事の権限代行について（道路法第 17 条第６項、第 27 条第３項及び第 51 条並びに道路整備事業に係る財政上の特別措置に関する法律第３条関係）

道路構造物の老朽化が急速に進む中、地方公共団体の工事の実施体制や技術上の制約等により必要な修繕等を行うことが困難なものもあることから、安全かつ円滑な交通の確保のため、このような地方公共団体に代わって、適切な道路行政の確保に責任を有する国土交通大臣が一定の修繕等を行うことができる支援制度が創設された。

具体的には、都道府県道又は市町村道を構成する橋、トンネルといった一定の構造物について、地方公共団体から要請があり、当該構造物の修繕又は改築に関する工事が高度の技術力等を要する工事であることなど、一定の要件を満たす場合には、国土交通大臣が、当該地方公共団体に代わって、当該工事を行うことができることとされた。

なお、当該制度の対象となる道路の構造物については政令で定めることとされている。

また、国土交通大臣が行う当該工事に要する費用については、国が補助金相当額（都道府県又は市町村が自ら当該工事を行うこととした場合に道路法等の規定により国が当該都道府県又は市町村に補助することができる金額に相当する額をいう。以下同じ。）を、当該都道府県又は市町村が当該工事に要する費用の額から控除した額を負担することとされた。

（２）大型車両の通行の適正化（ソフト対策）

① 大型車両の通行を誘導すべき道路として指定された道路における大型車両の通行許可の特例について（道路法第 47 条の３関係）

高速道路等の大型車両の通行が望ましい道路への大型車両の通行の誘導を図るために、このような道路を国土交通大臣が指定し、当該ルートにおける大型車両の通行許可のための関係道路管理者間の個別の協議を不要とすることで許可手続の迅速化を図る制度が創設された。

具体的には、

・道路管理者を異にする二以上の道路（高速自動車国道又は指定区間内の国道を含む場合に限る。）について、関係する道路管理者に協議し、その同意を得た上で、大型車両の通行が望ましい経路として国土交通大臣が指定することができること

・当該指定に当たって同意をした道路管理者は、直ちに、当該道路に係る通行許可の審査のために必要な当該道路の構造に関する情報等を国土交通大臣に提出しなければならないこと

・指定された経路に係る大型車両の通行許可権限は国土交通大臣が一元的に行い、当該経路に含まれる都道府県道等に係る審査は、関係する道路管理者から提供された情報等に照らして行うことにより、道路管理者への個別の協議は不要とすること

等とされた。

これにより、走行環境に優れ、管理水準の高い高速道路等の幹線道路への国際海上コンテナ積載車両等の大型車両の通行の誘導が図られ、道路全体の老朽化の抑制はもとより、混雑の防止、沿道環境の改善にも資することが期待される。

② 大型車両の通行に関する報告徴収及び立入検査について（道路法第 72 条の２関係）

重量制限違反を繰り返す悪質な事業者が、道路管理者による是正指導のための呼び出しに応じないといった場合に適切な監督を図るため、道路管理者は当該事業者に対し報告徴収や立入検査を行うことができることとされた。

これにより、道路管理者が大型車両の通行実態等

を適切に把握し、必要な指導等の監督をより適確に行うことができるようになる。

３－２　道路の防災・減災対策の強化

（１）防災上の観点から重要な道路における占用の禁止又は制限について（道路法第37条関係）

道路管理者は、避難路や緊急輸送路としての機能を果たすことが想定される防災上重要な道路の区間について、地震時等に電柱等の占用物件の倒壊等により緊急車両等の通行を妨げることがないよう、道路の占用を禁止又は制限することができることとされた。

（２）電線共同溝への電線敷設工事に係る無利子貸付制度の創設について（道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第４条関係）

（１）によって占用を禁止又は制限した道路における電線共同溝の整備の推進を図るため、整備に伴う電気事業者等の負担を軽減するための無利子貸付制度が創設された。

具体的には、道路法第 37 条の規定により道路管理者が占用の禁止又は制限をする区域における電線共同溝の整備に関して、地方公共団体が電気事業者等の電線共同溝の占用予定者の負担を軽減するため、これらの者に対し電線共同溝への電線の敷設工事（これに附帯する工事を含む。）に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合に、その貸付けの条件が一定の基準に適合しているときは、国が当該貸付けに必要な資金の一部を無利子で貸し付けることとされた。

国による貸付金及び地方公共団体による貸付金に関する償還方法その他必要な貸付けの条件の基準については政令で定めることとされている。

（３）維持修繕協定の締結について（第22条の２関係）

道路を常時良好な状態に保つためには、道路管理者が、地域の建設業団体等の道路管理者以外の者との協働を図ることが有効である。とりわけ、東日本大震災が発生した際に、道路管理者と建設業団体等との災害協定が道路啓開に有効に機能したことを踏まえ、災害時の維持・修繕に関する協定制度が道路法上に位置付けられた。

維持修繕協定に基づき道路管理者以外の者が道路の維持又は修繕を行う場合には、道路法第 24 条に規定する道路管理者による個別の承認を不要とされており、大規模災害が発生した場合には、本協定制度の活用も含め、民間との協働により道路啓開等が迅速に行われることが期待される。

（４）道路の管理に関する協議会の設置について（第28条の２関係）

大規模災害が発生した場合の道路啓開路線の選定等を進めるために、関係道路管理者や関係地方公共団体等による協議会を道路法上位置付け、協議が整った事項について構成員の尊重義務を課すこととされた。

この協議会制度は、交通上密接な関係を有する道路の管理を効果的に行うために道路管理者が必要な協議を行うためのものとされており、災害対策に限らず、通学路対策や歩道・自転車通行空間の確保等のための並行する道路間の調整など地域の様々な課題に応じて活用されることが期待される。

３－３　施行期日

本法律において、３－１（２）の大型車両の通行の適正化に関係する規定については、法律の公布の日から１年を超えない範囲内で政令で定める日から、それ以外の部分については法律の公布の日から３月を超えない範囲内で政令で定める日から施行することとされた。

今後、政省令の公布等が順次進められる予定である。

特集１

●道路法等の一部を改正する法律

（平成２５年６月５日　公布）

道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化するとともに、大型車両の通行経路の合理化と併せた制限違反車両の取締りの強化、防災上重要な経路を構成する道路の無電柱化の促進、災害時の道路啓開の迅速化等の所要の措置を講ずる。

背景

○高度経済成長期に集中的に整備された道路の老朽化が進行

※建設後50年以上経過した道路構造物の割合
・橋　　16%（2012）⇒（20年後）⇒ **65%**（2032）
・トンネル　18%（2011）⇒（20年後）⇒ **47%**（2031）

○重量車両の通行により道路の疲労が蓄積

（橋梁の抜け落ち）

（舗装のわだち掘れ）

○首都直下地震や南海トラフの巨大地震等様々な災害に備えた「命の道」の確保の必要性

（東日本大震災における道路の啓開状況）

（台風による道路の被災状況）

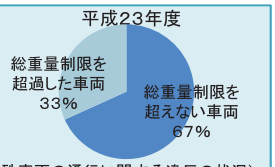
改正の概要

1. 道路構造物の予防保全・老朽化対策

【道路の維持・修繕の充実（ハード対策）】
○道路の予防保全の観点も踏まえた点検を含む維持・修繕の実施
○国土交通大臣による点検結果の調査（技術開発等への活用）
○一定の構造物を対象とした国土交通大臣による修繕・改築の代行

（道路構造物の点検）

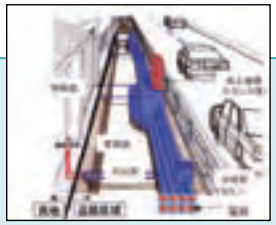
【大型車両の通行の適正化（ソフト対策）】
○大型車両の通行を誘導すべき経路を構成する道路を国土交通大臣が指定
　→国土交通大臣による一部の大型車両の通行許可の迅速化
○制限違反を繰り返す車両の使用者等に対する監督強化（立入検査等の実施）



（特殊車両の通行に関する違反の状況）

2. 道路の防災・減災対策の強化

○緊急輸送路など防災上重要な経路を構成する道路における物件等の占用禁止・制限
　→無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付け
　　【道路財特法の一部改正】
○民間団体等と道路管理者との協定締結による道路啓開等の実施


（無電柱化のための電線共同溝の整備）

<<道路の適切な管理を推進するための枠組みの構築>>
・道路管理者等の連携による効果的な管理のための協議会設置
　→防災上重要な道路等の管理方法の取決め（道路啓開路線の選定等）
［→並行する路線間の調整（歩道、自転車通行空間の確保等）など
　地域の様々な課題にも対応］