

「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

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、道路の改築に係る国費率をかさ上げする道路財特法^{*}の規定が平成30年3月31日で適用期限を迎えることから、かさ上げ措置の適用期限の延長を図るとともに、近年の道路を取り巻く政策課題を踏まえ、道路管理の充実による道路の安全性の更なる向上や物流生産性の向上を図るため、道路法において沿道区域内の土地管理者への損失補償を前提とした措置命令権限や重要物流道路制度等を規定する「道路法等の一部を改正する法律」が本年3月30日に成立し、3月31日に公布されました（平成30年法律第6号）。ここでは、今回の改正の背景、その概要について紹介します。

なお、本改正法のうち、道路財特法第2条の改正規定については4月1日から施行されており、その他の改正規定については公布の日から起算して6月以内の政令で定める日から施行することとされています。

※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

2 背景

国民の安全・安心の確保や生産性の向上等による成長力の強化などを図るため、道路財特法により、平成30年3月31日までの時限の措置として、道路の改築に係る国費率のかさ上げがなされているところです。道路の整備により、引き続き地域の生産性向上や地方創生を図ることが必要である中で、当該特例が延長されない場合には地方公共団体の負担が増大すること、また、今後老朽インフラの修繕が急務であること等に鑑み、今般、そ

の適用期間を延長する等の措置を講じることが必要となっていました。全国の地方公共団体からも道路財特法に基づくかさ上げ措置の延長を求める強い要望が寄せられていたところです。

また、道路は、我が国の貨物輸送の大半を占め、物流上重要な役割を果たしていますが、近年、電子商取引の拡大等により物流需要が増加する一方で、深刻なドライバー不足が進行するなど、物流をめぐる危機的な状況が顕在化しており、物流生産性の向上を図ることが喫緊の課題となっています。

とりわけ、我が国の物流上重要な輸送機能を担うべき道路において、

- ・道路構造上の制約による大型トラック等の円滑な通行の支障
- ・災害時に重要な輸送路の啓開・復旧を被災自治体が迅速に行うことが困難

等の課題が生じており、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な貨物輸送網において、トラックの大型化に対応した道路構造の強化等の機能強化を講じ、物流生産性の向上を図ることが必要となっています。

さらに、道路は、その安全の確保が重要となっておりますが、

- ・幅員が狭い歩道において電柱等による歩行者の安全・円滑な通行への支障
- ・下水道など、地下に埋設された占用物件の損傷に起因する道路陥没の発生
- ・道路区域外からの落石、土砂崩落などによる道路構造や交通への支障

といった課題が生じており、道路管理の充実により道路の安全性の更なる向上を図ることが必要となっています。

こうした背景を踏まえ、道路財特法に基づく特例の期限切れに対応するとともに、物流生産性の向上や老朽イ

インフラの修繕等が確実に促進されるよう、今般、道路法等を改正し、所用の措置を講じることとしました。

3 道路整備に関する財政上の特別措置の継続（道路財特法）

道路財特法では、平成20年度以降10箇年間に於ける地方公共団体に対する道路の改築に関する国費率について、道路法で定める国費率（主に1/2）等の規定にかかわらず、7/10以内で特別の定めをすることができるとされていました。

（国の負担又は補助の割合の例）

- ・高速自動車国道と一体となって全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路として国土交通大臣が指定する一般国道の改築で国土交通大臣が行うもの：7/10
- ・中心都市又は周辺市町村における安全かつ円滑な交通の確保に特に資する道路として国土交通大臣が指定する都道府県道又は市町村道の改築：5.5/10

※この他に、後進特例法（後進地域の開発に関する公共事業に係る国の負担割合の特例に関する法律）により財政力に基づくかさ上げあり

この国費率の引き上げは、道路の安全性や生産性の向上等を図る上で重要な役割を担うものであり、全国の地方公共団体から強い要望があったこと等も踏まえ、今回の改正により当該特例の適用期限を平成30年度以降10箇年間に延長することとしました。

なお、この延長に併せて、財政力の低い地方公共団体への支援の強化、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金に係る補助又は負担割合の特例の対象を重点配分対象事業に重点化する等の措置を併せて講じることとしています。

4 道路管理の充実による道路の安全性の更なる向上

4-1 補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置の新設（道路財特法）

道路インフラの老朽化が進み道路の修繕が急務となる

中、今後、加速度的に増加する老朽化した道路インフラに対応するため、予防保全を前提としたメンテナンスに計画的に取り組むことが必要です。

橋梁等の道路インフラについては、地方公共団体が管理するものが高割合を占めており、そのうち補助国道については従来、国費率のかさ上げ措置が設けられておりませんでした。このため、老朽化対策に係る財政面の支援によりメンテナンスを計画的に実施すべく、今回の改正において道路財特法第2条に基づく国費率のかさ上げの対象として道路の修繕を追加することとし、補助国道の修繕についても、現行の国費率5/10から、改築と同様、国費率のかさ上げを適用できることとしました（国費率5.5/10等）。

4-2 沿道区域内の土地等の管理者に対する措置命令に係る損失補償（道路法第44条第5項から第7項関係）

道路法において、道路管理者は、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、条例又は政令に定める基準に従い、道路の各一側について20メートル以内の道路に接続する区域を沿道区域として指定することができることとされています（道路法第44条第1項）。

沿道区域においては、当該区域内の土地、竹木又は工作物（以下「土地等」という。）が道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがある場合、

- ・当該土地等の管理者に道路の構造の損害や交通の危険を防止するため一定の損害予防義務が課される（同条第3項）とともに、
- ・道路管理者は、特に必要があると認める場合においては、土地等の管理者に対して、施設の設置など、道路の構造の損害又は交通の危険を防止するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる（同条第4項）

こととされています。

近年、道路区域外からの落石、土砂崩落等により、道路の構造や交通に支障を及ぼす災害が発生しており、それらを未然に防止するための対策が急務となっていますが、近年の落石事故等の実態を踏まえると、災害発生の原因箇所を沿道区域に指定し、落石防護ネットの設置や

浮石除去等、特別の負担を伴う損害予防措置を土地等の管理者に講じさせることが有効な対策として考えられます。しかしながら、改正前の道路法では、土地等の管理者に対して特別の負担を伴う措置を講じさせる場合の損失補償の規定がないことから、竹木の枝の切除等、社会的受忍限度内の軽微な制約しか課することができず、道路の構造への損害や交通の危険を防止する上で実効性のある措置の実施を求めることは困難となっていました。

このため、今回の改正により、沿道区域に係る損失補償規定を新設し、道路管理者は、道路法第44条第4項に基づく措置命令により損失を受けた者に対して、通常生ずべき損失を補償しなければならないこととし、これにより、竹木の枝の切除等の軽微な措置にとどまらず、落石防護ネットの設置や浮石除去等、道路の構造への損害や交通の危険を防止する上で実効性のある措置を土地等の管理者に命じることを可能としました。

4-3 占用物件の維持管理義務（道路法第39条の8及び第39条の9関係）

近年、占用物件が道路の構造や交通に支障を及ぼす事例が多数発生していますが、特に、下水道の管路等、地下に埋設された占用物件について、これらの損壊に起因する道路陥没が多発しており、その対策が大きな課題となっています。

しかしながら、改正前の道路法では、占用物件の維持管理について特段の規定が設けられておらず、占用物件に起因する道路構造の損傷防止については、道路管理者の指導や道路占有者による自主的な取組に委ねられていました。

このため、今回の改正において、道路占有者は国土



下水道の老朽化による道路陥没

交通省令で定める基準に従い占用物件の維持管理をしなければならないことを規定するとともに、道路管理者は、道路占有者が当該省令で定める基準に従って占用物件の維持管理をしていないと認めるときは、当該道路占有者に対し、その是正のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができることとしました。

また、道路占有者が占用物件の維持管理義務を適切に履行していることを道路管理者が確認・把握すること等が必要となるため、併せて、道路管理者は、占用許可等の道路法に基づく許可等を受けた者に対して、必要な報告をさせ、又は、事務所等に立入り、書類等の検査をすることができる旨の規定を設けることとしました。

4-4 歩道における占用の禁止又は制限（道路法第37条関係）

適切な歩道空間を確保することは、災害の防止や安全・円滑な交通の確保等の観点から重要となっておりますが、幅員が著しく狭い歩道においては、電柱等が歩行者や車いす利用者等への安全・円滑な通行の支障となっています。このような状況の改善にあたっては、歩道拡幅等による対応が困難な場合には、電柱等の占用の禁止又は制限が有用な方策と考えられます。

しかしながら、改正前の道路法（第37条）では、道路管理者は、

- ・交通が著しくふくそうする道路や幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合
- ・災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合

に限り、区域を指定して、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ており、歩車道が分離された



電柱により通学児童が車道にはみ出す

歩道については占用制限を行うことができませんでした。

このため、今回の改正により、占用の禁止又は制限の対象として「幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合」を追加することとしました。

4-5 重要物流道路における国土交通大臣による道路啓開・災害復旧の代行（道路法第48条の19関係）

近年、災害の頻発化や激甚化が進む中、多くの緊急輸送道路が被災する事態や大雨による通行止めの発生などの懸念が高まっており、また、被災時には地元の地方公共団体のみで道路啓開や災害復旧を迅速に行うことが困難な状況にあります。災害発生時における救助・救援活動の支援や緊急支援物資等の安定的な輸送を速やかに確保するためには、事前に物流上重要な道路輸送網（重要物流道路（後述5, 5-1, (1)参照）やその代替路を指定した上で、これらの道路について災害時に迅速に道路啓開・災害復旧を図ることが重要となっております。

現行制度では国による災害復旧の代行が一定の大規模な場合に限定されるなどの課題があることから、今回の改正において、

- ①重要物流道路及びその代替路となる道路（指定区間外国道、都道府県道又は市町村道）について、地方公共団体の要請に基づき、国が本来の道路管理者に代わって災害時の道路啓開（維持）を行うことができるようにするとともに、
- ②重要物流道路及びその代替路となる道路（都道府県道又は市町村道）について、地方公共団体の要請に基づき、国が本来の道路管理者に代わって災害復旧工事（高度な技術力・機械力を有するものに限る。）を行うことができることとしました。



災害時の道路啓開

5 「重要物流道路制度」による物流生産性の向上

5-1 重要物流道路の創設（道路法第48条の17から第48条の19関係）

(1) 国土交通大臣による重要物流道路の指定（道路法第48条の17関係）

道路は、我が国の物流の基幹となる重要な輸送機能を担っていますが、

- ・道路構造上の制約による大型トラック等の円滑な通行の支障
- ・災害時に重要な輸送路の啓開・復旧を被災自治体が迅速に行うことが困難

等の課題が生じており、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な貨物輸送網において、トラックの大型化に対応した道路構造の強化等の機能強化を講じ、物流生産性の向上を図ることが必要となっております。

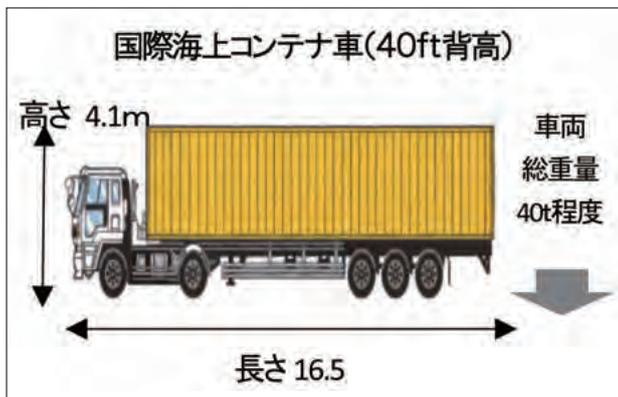
このため、今回の改正により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を図るため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を行うこととしました。

具体的には、道路の構造、貨物を積載する車両の運行及び沿道の土地利用の状況、これらの将来の見通しその他の事情を勘案して、全国的な貨物輸送網の形成を図るため、貨物積載車両の能率的な運行の確保を図ることが特に重要と認められる道路について、国土交通大臣が重要物流道路として指定することができることとし、これらの道路について、

- ・国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い特別の構造基準の適用
- ・高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る無利子貸付制度の創設
- ・重要物流道路及びその代替路について、災害時の道路啓開又は災害復旧工事の国による代行業を措置することとしています。

(2) 重要物流道路の構造の基準（道路法第48条の18関係）

道路の構造については、道路構造令において、幅員や建築限界等、構造に関する技術的基準を定めていますが、近年、背高コンテナを積載しているセミトレーラ連結車について、建築限界が十分でないトンネルや高架下の道路を円滑に走行することが困難である等の課題が生じており、物流上重要な貨物輸送網を構成する道路について、車両の大型化に対応した特別の構造基準に適合させることにより、安全かつ円滑な走行の確保や物流生産性の向上を図ることが必要となっています。



このため、今回の改正により、国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図る観点から、重要物流道路について通常の道路より水準が高い特別の構造基準によることとするため、重要物流道路に係る構造基準は重要物流道路における貨物積載車両の能率的な運行が確保されるものとして定められなければならないこととしました。

なお、一定の高さ・総重量・長さ等の基準を超える通行車両は道路管理者による通行許可が必要となっていますが、特別の構造基準を満たす重要物流道路については、一定の国際海上コンテナ車の通行に係る許可を不要とすることを予定しています。

5-2 高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る無利子貸付制度の新設

物流上重要な道路輸送網における円滑な通行の確保を図るためには、重要物流道路制度の創設に加えて、重要物流道路となる高速道路の混雑緩和や周辺一般道路に立地する大規模な物流拠点、工業団地、商業施設等と高速道路のアクセス向上も重要となります。こうした中、民

間事業者の発意と負担により民間施設に直結するスマートICを整備することについての検討の相談が民間企業から寄せられていました。

民間事業者による民間施設直結スマートICの整備は高速道路の利用促進や利便性の向上による物流産業等の生産性向上につながるものですが、多額の費用が必要となることから、財政支援が望ましいとの要望を受け、今回の改正において、国は、都道府県又は市町村が重要物流道路である高速道路に直結する道路（特定連絡道路）に関する工事を行おうとする者に対して無利子貸付による支援を行うこととし、民間施設直結スマートICの整備の促進を図ることとしました。

なお、民間事業者が特定連絡道路に供する土地を取得した場合において、民間事業者に課される登録免許税の非課税措置についてもあわせて講じることとしています。