

道路法等の一部改正

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

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・施行された。

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
- ・事業用車両専用の停留施設の整備
- ・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、同月 27 日に公布された（令和 2 年法律第 31 号）。ここでは、今回の改正の背景、その概要等について紹介する。

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、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る。

はじめに

道路法は、制定以来、時代の要請に応じて様々な制度を設け、道路整備、管理を推進してきたところである。

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ある。

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駅前の街路等で、バイパス整備等により自動車通行量が減少する一方、歩行者空間の整備による賑わい創出が期待されるが、その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組が進められる中で、当面は、トンネルの出入口付近など、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る。

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、バス等の事業用車両専用の停留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、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歩行者利便増進道路制度

④について、自動運転車の走行を補助する施設について、道路管理者による道路附属物としての整備や民間事業者等による占用を認める制度

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た。

以下では、上記についてそれぞれ制度の内容を説明する。

2 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)

2-1 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る（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あるが、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ある。

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、違反の取締りの強化も重要な課題となってい

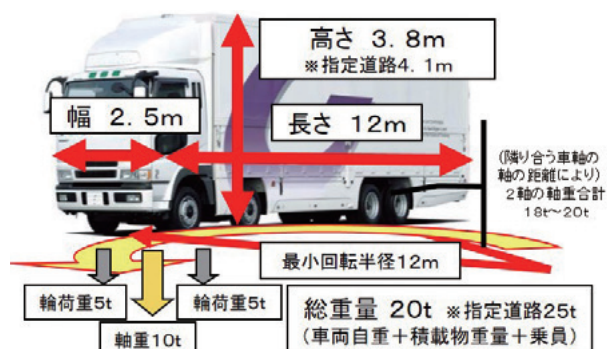


図1 車両の一般的制限値について

る。

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ある。

2-2 改正の概要（図2）

上記を踏まえ、限度超過車両の通行手続を更に迅速化するため、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た。

制度の具体的な内容としては、以下のとおりである。

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た。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、回答することとした。これはウェブ上の入出力で即時に地図表示され、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、重量等が回答に沿った形で運行さ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た。

加えて、一連の事務を外部機関に担わせることにより、

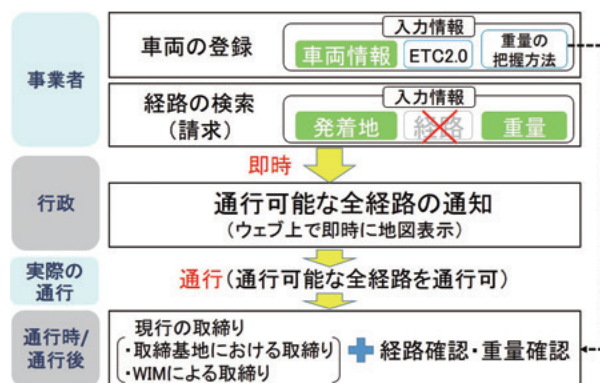


図2 新しい通行確認制度の流れ

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た。

3 事業用車両専用の停留施設の整備 (第3章第10節、第12節関係)

3-1 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る。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散在しており、旅客の乗降に係る停留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ある。

このため、先駆的な取組として、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」が整備された。この「バスタ新宿」は、バス・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しているが、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た。

3-2 改正の概要

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を「特定車両停留施設」として道路の附属物に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、タクシーに加え、本施設が、トラック隊列走行の隊列形成・分離スペースとなることを想定し、トラックも対象としている。

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場合にも対応できるよう、対象を国土交通省令で追加できることとしている。

次に、本施設の利用については、道路の附属物として



図3 品川駅前の次世代交通ターミナルイメージ

すで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、設備の基準に従って整備されることとなる)、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にかからしめることとしたのは、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ある。

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あるが、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た。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、柔軟にテナントの運営をできることとした。

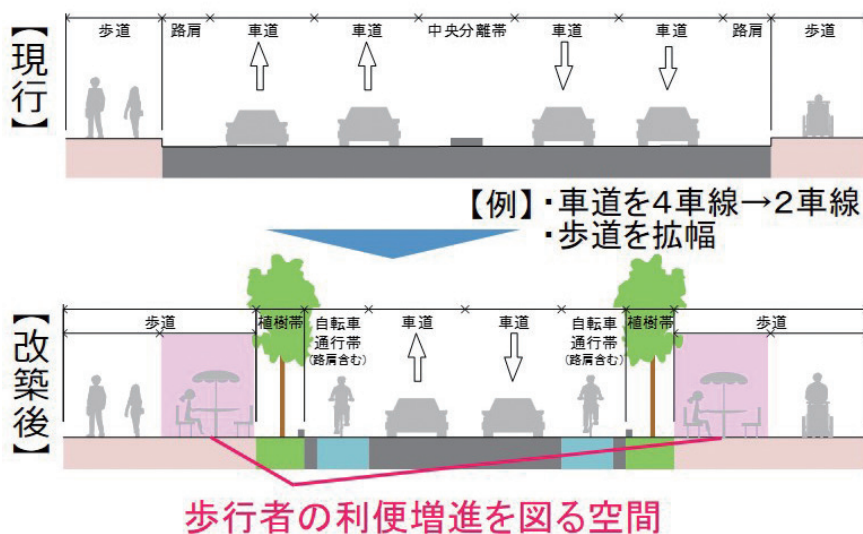


図4 新たな構造基準のイメージ

4 歩行者中心の道路空間の構築 (第3章第9節関係)

4-1 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る。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組を進めている。

こうした実情に鑑み、道路交通の状況、沿道の土地利用の状況及びその将来の見込み等を踏まえ、道路ネットワーク上問題ないと認められる場合には、道路管理者の判断により当該道路空間を再配分し、ゆとりある快適な歩行者空間を整備して、有効に利活用が図られるよう管理を行えることが求められている。

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、これらを実現することが難しかった。

4-2 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ベンチ、スタンド等の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の併せた指定、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」という無余地性の要件を適用除外とする規制緩和
- ・ 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年の占用を認める公募占用制度が適用されることとした。

5 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)

5-1 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の解決に寄与するものであることから、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）となる見通しである。

その上で、走行環境条件には、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いる。

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あり、自動運転の実用化に向けては、これらのインフラを整備していく必要がある（図5）。

また、国土交通省では、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。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った。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ある。

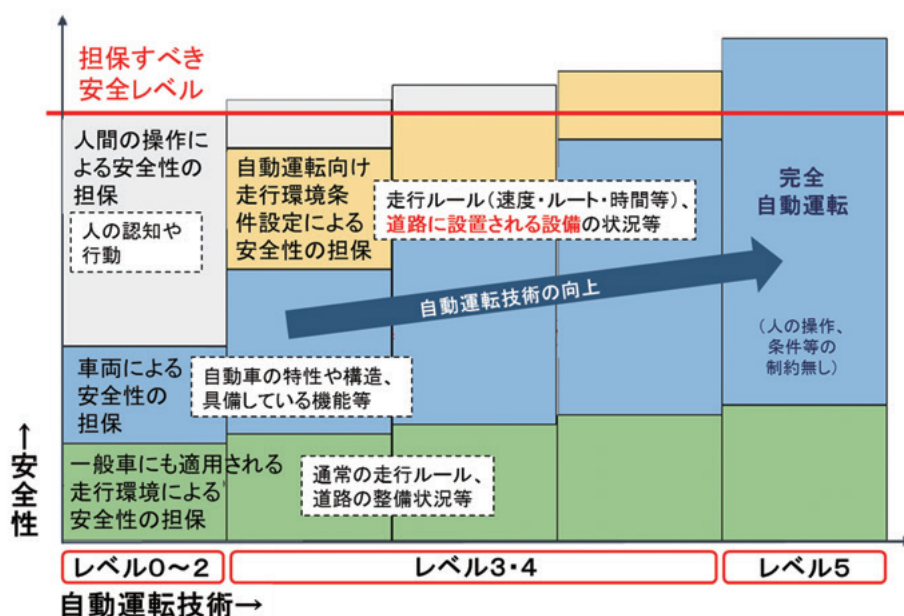
5-2 改正の概要

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有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組を推進することとした。

また、自動運転技術については、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る。そのため、自動運行補助施設の整備も、国



出典：「自動運転に係る制度整備大綱」から一部加工して掲載

図5 自動運転の実用化に向けた進め方のイメージ

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

とした。

6 地方管理道路の災害復旧等の直轄代行（第17条等関係）

6-1 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の啓開等に対応できない事態が発生した。

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、迅速な道路の啓開や災害復旧工事を実施することが必要であるが、多種多様な急応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生じている。

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る。

しかしながら、改正前の道路法では、重要物流道路等以外の指定区間外国道、都道府県道又は市町村道の道路啓開、及び重要物流道路等以外の都道府県道又は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た。

6-2 改正の概要

上記を踏まえ、迅速な道路啓開及び災害復旧工事を実行するため、

- ・指定区間外国道、都道府県道、市町村道の道路啓開
- ・都道府県道、市町村道の災害復旧工事

について、それぞれ、高度の技術、機械力を要する等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た（図6）。

7 おわりに

今回の改正は、令和になって初めての道路法改正であり、高度化・多様化するニーズを踏まえて道路行政の範囲を一段と広げることとなった。今回創設する制度が道路の安全・円滑な交通や利便性の向上に寄与することを期待するとともに、引き続き、道路施策の推進に向けて、道路管理に携わる方々、国民の皆様方のご理解・ご協力をお願い申し上げたい。

	発生直後（道路啓開）	災害復旧
補助国道	重要物流道路及び代替・補完路 （法第48条の19） ↓ 対象範囲の拡大 補助国道全線 （法第17条⑦、法第48条の19）	補助国道における災害復旧
地方道	重要物流道路及び代替・補完路 （法第48条の19） ↓ 対象範囲の拡大 地方道全線 （法第17条⑦、法第48条の19）	重要物流道路及び代替・補完路 （法第48条の19） ↓ 対象範囲の拡大 地方道全線 （法第17条⑦）

図6 改正後の道路法における代行制度