

道路法等の一部を改正する法律 (令和 7 年法律第 22 号) について

国土交通省 道路局 路政課

I はじめに

今般、平時からの備えと有事における初動対応の充実、インフラ管理の担い手不足への対応及び道路分野における脱炭素化の推進により、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、災害時における道路の円滑かつ迅速な啓開のための道路啓開計画の策定、自動車駐車場に設けられる災害応急対策に資する施設に係る占用許可基準の緩和、連携協力道路の管理の特例の創設、道路管理者による道路脱炭素化推進計画の策定等の措置を講ずることを内容とした、道路法等の一部を改正する法律（令和 7 年法律第 22 号。以下「改正法」という。）が本年 4 月 9 日に成立し、同年 4 月 16 日に公布されました。

ここでは、改正法の背景やその内容について紹介します。

II 改正の背景

道路は、各時代のニーズに対応しながら整備・改善が進められ、社会・経済の活動を支える基盤として大きな役割を果たす中、近年は、人口減少と少子高齢化、大規模災害の発生などのリスクが増大する一方で、気候変動への対応など新たな社会的要請への対応も求められています。

令和 6 年 1 月 1 日に発生した能登半島地震においては、地震動による直接的な被害や土砂崩落等により、道路が大規模に被災してネットワークが寸断される状況が発生し、地理的不利性も相まって、断水や避難生活が長期化する事態が生じました。能登半島地震の発災時点では、道路啓開計画は策定されていなかったものの、道路管理者だけでなく、県や自衛隊、建設業団体や電力会社等と連絡体制を構築できたこと、発災前から建設業団体との協定により対応可能な人員・資機材量を確保していたことから、全国の建設業をはじめとした皆さまのご協力もあり、発災直後からの対応ができました。しかし、国が地方公共団体の道路啓開を支援した際には、災害発生後に地方公共団体からの応援要請や、対象路線・区間の調整、また、道路啓開の際には本来道路管理者の承認等が必要との課題もありました。他方、被災地におけるトイレコンテナの活用や「道の駅」の拠点機能の強化など、平時における備えの有効性も確認されました（写真－1）。



道路啓開作業の様子（石川県輪島市）



トイレコンテナ設置作業の状況（「道の駅」あなみず（石川県穴水町））

写真－1 能登半島地震における災害対応の状況

また、災害が激甚化・頻発化し、災害発生時における緊急輸送の確保が喫緊の課題となる中、インフラ管理の持続可能性を向上させるため、地域において効率的・効果的にインフラをマネジメントし、地域に必要なインフラの機能や性能を維持する取組の必要性も高まっています。

加えて、脱炭素社会の実現に向けた国内外の機運の高まりから、道路分野における温室効果ガスの排出削減の必要性が高まっており、気象災害の発生リスクの低減に資する道路の脱炭素化のための取組も求められています。

これらを踏まえつつ、道路ネットワークを将来にわたって強靱化していくため、平時からの備えと災害時における初動対応の強化、老朽化対策をはじめとするインフラ管理の担い手不足への対応に取り組むとともに、道路の脱炭素化を推進することで、安全かつ円滑な道路交通を確保する必要があります。

今回の改正は、これらの諸課題や要請に対応するための措置を講じようとするものです。

Ⅲ 改正法の概要について

(1) 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化

① 初動対応の強化

能登半島地震では、人命救助やライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保等に不可欠な道路啓開の重要性が改めて認識された(図-1)ことを踏まえ、災害発生時の初動対応の迅速化を図るため、平時において、関係道路管理者が協議会において道路啓開計画を策定することを法定化しました。

道路啓開計画は、関係する道路管理者が、協議会における協議の結果、大規模な災害が発生した場合の道路の啓開を効果的に行うため必要があると認めるときに、共同して、当該協議会における協議を経て定めるものとしており、計画には、対象災害、啓開目標、対象路線や区間、資機材の備蓄や訓練に関する事項等を記載することとしました。

また、地方公共団体に代わって、国等が啓開作業を行うことができる路線・区間を事前に協議し設定しておくことで、発災後の維持(道路啓開)の承認手続きを省略することができることとしました。



図-1 能登半島地震における道路啓開

② 災害時における国による機動的な支援

道路の附属物である自動車駐車場を災害復旧等の拠点として活用する場合に、自動車駐車場自体の被害がなく、災害復旧等の直接の対象とされていないときは、国が当該自動車駐車場に係る本来道路管理者の権限を代行することができないため、被災自治体である本来道路管理者が手続きを行わなければならない、実務的な負担が大きいことや、手続きの完了までに時間を要することが課題となっていました。

そこで、災害時に国が災害復旧等を行うため必要な場合に、自動車駐車場を拠点として円滑に活用できるよう、地方公共団体が管理する道路に附属する自動車駐車場の管理を国が代行できることとしました。

また、国が災害復旧等を代行することができる道路について、地方道路公社が管理する道路にも拡充することとしました。

③ 防災拠点としての自動車駐車場の機能強化

能登半島地震において活用されたトイレコンテナ等の施設について、災害時に被災地へ派遣し、被災者支援や災害応急対策に利用するため、平時から「道の駅」の自動車駐車場に設置することは有効と考えられます。

このため、トイレコンテナ等の施設を道路の附属物である自動車駐車場に設置する場合の占用許可基準を緩和するとともに、設置に要する費用に対する無利子貸付制度を創設することとしました。

また、能登半島地震においては、国による災害復旧等の拠点として道の駅「千枚田ポケットパーク」が活用されたが、「面的」な広域災害対策を実施していくことは重要です（写真－2）。

このため、災害復旧等の拠点の空白地域を積極的に減らしていく観点から、地方公共団体が管理する防災拠点自動車駐車場の改築等を国が代行できることとしました。



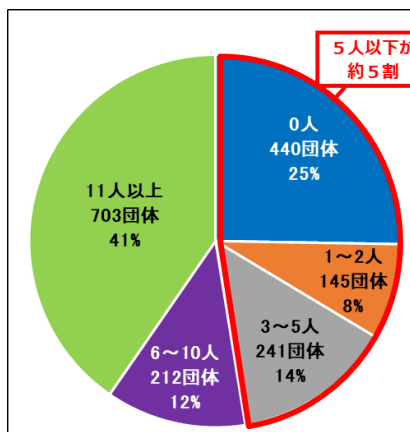
写真－2 災害復旧工事の拠点としての「道の駅」の活用（道の駅「千枚田ポケットパーク」（石川県輪島市））

(2) 持続可能なインフラマネジメントの実現

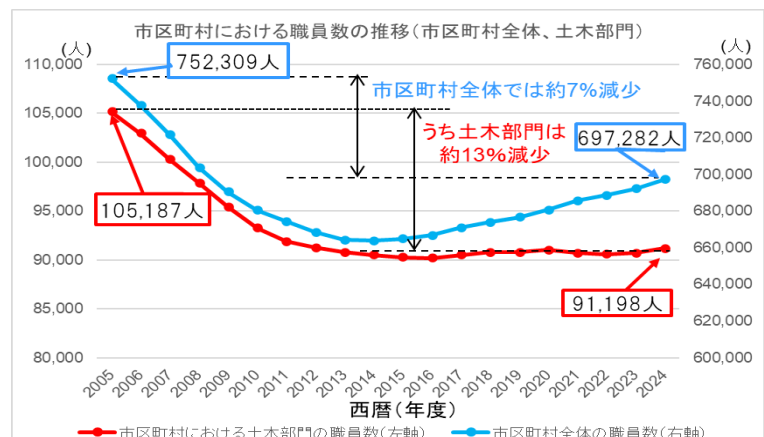
建設後50年以上を経過する道路橋やトンネルは、2040年3月には2023年3月比で約2倍になるとされ、今後、このような施設の割合は加速度的に増加することが見込まれています。

しかし、令和6年4月1日時点で土木部門の技術系職員がいない市区町村は全体の約25%になる等、技術系職員の減少が顕在化しています（図－2）。これらを踏まえ、国土交通省では、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントする地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）（図－3）を推進しています。

市区町村における技術系職員数（※1、※2）



市区町村における職員数の推移（※1）



図－2 市区町村における技術職員の減少

※1：地方公共団体定員管理調査結果（R6.4.1時点）より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。
※2：技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

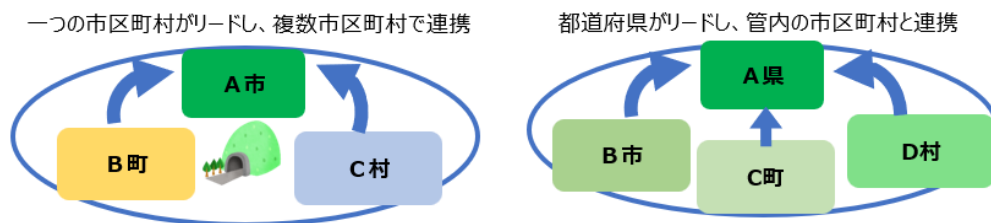


図-3 群マネのイメージ

他方、複数市区町村で道路の効率的な点検や修繕等を進めるに当たっては、足場の占用、巡回時の落下物の処理、放置車両の移動等を行おうとする場合、都度本来道路管理者による意思決定が必要となるという課題がありました。

このため、技術系職員の減少等に対応し、効率的な道路管理を実現するため、道路管理者間の協議により道路の点検や修繕等を他の地方公共団体が代行できる制度（連携協力道路制度）を創設することとしました。

また、他の地方公共団体が管理を代行した場合に要する費用の額及び分担方法を協議により定めることができることとしました。

(3) 道路の脱炭素化の推進

本年2月に地球温暖化対策計画が改定され、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指すことが掲げられました。一方で、道路が関連する分野のCO₂排出量は我が国全体の排出量の約18%を占めています（図-4）。

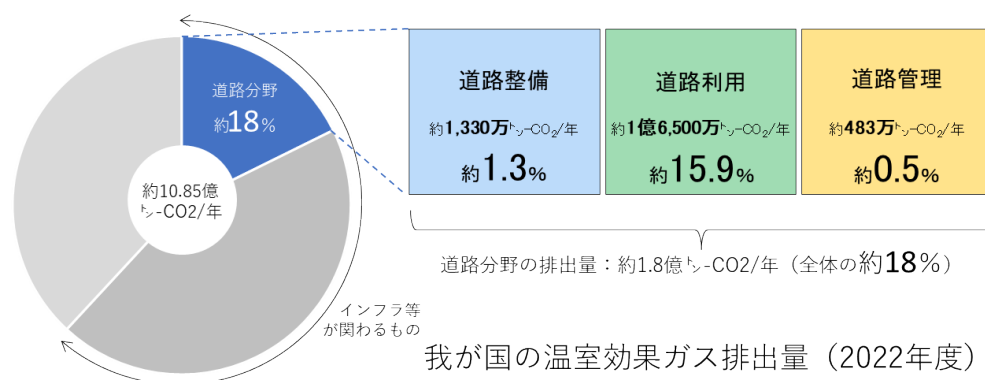


図-4 道路分野の温室効果ガス排出量

我が国全体の温室効果ガス削減目標の達成に向け、道路の整備、管理、利用の各段階で、国だけでなく、全ての道路管理者が積極的に排出削減に取り組むことが重要となります。

このため、国や高速道路会社、地方公共団体等の道路管理者が協働して脱炭素化を推進するために、国が定める道路の脱炭素化に関する基本方針（道路脱炭素化基本方針）に基づき、道路管理者が道路の脱炭素化に関する計画（道路脱炭素化推進計画）を作成することができることとしました。

道路管理者が取り組む施策として、EV充電器や太陽光発電設備、シェアサイクルの駐輪装置等の道路の脱炭素化に資する施設の道路区域への設置も想定されることから、道路脱炭素化推進計画において、道路の脱炭素化に資する施設等の設置について定められた場合には、道路の占用許可基準を緩和することとしました（写真-3）。

また、計画に定めた施策の推進に当たり、道路協力団体の協力を求めることができることとしました。



写真－3 道路空間における脱炭素化に資する施設

このほか、道路構造の基準に係る配慮事項として、脱炭素化の推進による環境への負荷の低減を位置づけることとしました。

(4) 道路網の整備に関する基本理念の創設

現行の道路法は、道路法によって実現すべき理念や原則については特段の定めがありませんでした(図－5)。

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

（この法律の目的）

第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

図－5 道路法の目的

しかし、道路は持続的な成長、安全・安心で豊かな国民生活、地方創生等に重要な役割を果たしており、道路の防災や、道路の脱炭素化の推進など、道路法の目的には明確に記載されていない政策にも積極的に取り組む必要があります。

また、今般の改正によって、本来道路管理者以外の道路管理者が道路の管理を担う場合が増えるなど、道路管理に当たってこれまで以上に広範な関係者による連携及び協力が重要となります。

このため、道路法に関わる全ての者が道路網の整備に当たって踏まえるべき心構えについて認識を共有できるよう、効率的・効果的な整備及び管理、防災機能の確保、脱炭素化の推進等を定めた基本理念を創設することとしました(図－6)。

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）（抄）

（基本理念）

第一条の二 道路網の整備は、道路が我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、安全かつ安心で豊かな国民生活の実現並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成に重要な役割を果たすものであることに鑑み、道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮しつつ、道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、並びに道路の適正かつ合理的な利用を促進し、併せて道路の防災に関する機能を確保することにより、将来にわたり安全かつ円滑な交通の確保と道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出を図ることを旨として、行われなければならない。

図－6 道路法の基本理念

IV 改正法の施行

改正法のうち、初動対応の強化（道路啓開計画）、災害時における国による機動的な支援（災害時における代行制度の拡充）に関する措置については、本年4月16日から施行され、その他の措置については、公布日から6か月以内に政令で定める日から施行することとしています。

改正法の円滑な施行に向けて、関連するガイドライン等の整備、地方公共団体への周知等に着実に取り組んでまいります。