

連携協力道路制度について

国土交通省 道路局 路政課

道子（みちこ）：路政課・係長

道成（みちなり）：路政課・係員

道子 おはよう！昨日まで有給休暇をとっていたけど、どこかへ行ってきたの？

道成 おはようございます！友達と一緒に、ドライブしてキャンプに行ってきました！普段はソロキャンプを楽しんでいるのですが、今回みたいに友達みんなとキャンプするのも楽しかったです。

道子 友達と協力プレーで作業を行えばスムーズに進むよね。

道成 おっしゃるとおりです。そういえば、ドライブしていて思いましたが、都市部から離れている山間部でも道路のメンテナンスがなされているのはすごいことですよね。

道子 そうだね。特に山間部はトンネルや橋が多くて、メンテナンスが大変なんだよ。

道成 そのような道路も含めて、都道府県道や市町村道の管理はその道路が存在する地方公共団体がすべて実施しているのでしょうか。

道子 そうとも限らないよ。連携協力道路制度は知っているかな。

道成 聞いたことがあります！簡単に言うと、近隣の市町村同士が協力して道路を効率的に管理できるようにするために、令和7年の道路法改正で創設された制度ですよ。

道子 そのとおり。道路法（昭和27年法律第180号。以下「法」という。）においては、道路の種別ごとに管理主体である道路管理者が定められていて、いわゆる地方道（都道府県道又は市町村道）の管理は、その路線が存する都道府県又は市町村が行うこととされている（法第15条、第16条）んだ。また、一般国道のうち指定区間外（国が自ら管理を行う区間以外の区間）の管理についても、原則として、都道府県又は指定市が行うとされているんだ。改正前でも、複数市町村による維持、修繕の一括実施は運用の工夫によって行われている事例があったけれども、併せて必要となる法第24条に基づく工事の承認や法第32条に基づく占用許可（工事用板囲の占用許可）等といった公権力の行使については、法では権限を代行できる制度がない状態だったんだね。

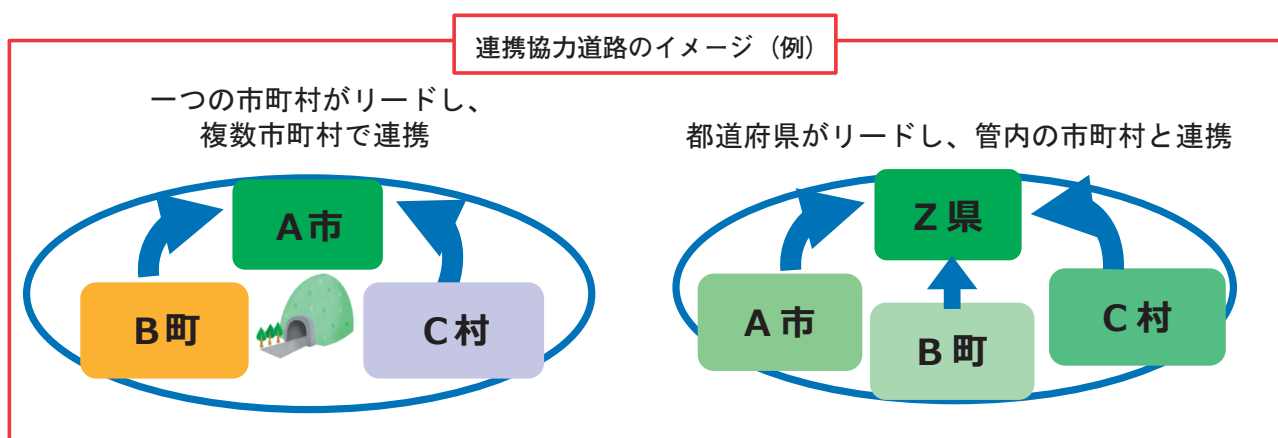
- 道成** 一方で、道路インフラの老朽化から、自治体の枠を超えた連携が求められるようになってきたということですね。
- 道子** そうだね。建設後 50 年以上を経過する道路橋やトンネルは、2040 年 3 月には 2023 年 3 月比で約 2 倍になるとされていて、今後このような施設の割合は急速に増加することが見込まれている。基礎自治体が管理する道路（舗装）は道路全体の 66%、橋梁は 68%、トンネルは 23%を占めていることから、基礎自治体が果たすべき役割が非常に重要になるんだ。
- 道成** けれども、地方公共団体における技術系職員の数減ってきているんですよね。
- 道子** 基礎自治体における土木部門の職員数を見てみると、平成 17 年度の 105,187 人から令和 5 年度には 90,709 人と約 14%も減少しているの。さらに、令和 5 年 4 月 1 日時点で技術系職員数が 5 人以下の基礎自治体は全体の約 50%、技術系職員数が 0 人の基礎自治体は全体の約 25%も存在しているんだ。
- 道成** そんなに深刻なんですね。
- 道子** そうね。そのような背景から複数・広域・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）」の考え方が重要視されるようになったのよ。
- 道成** 特に小規模な市町村においては、人員不足等により、このまま放置すると大きな事故につながってしまう可能性もありますよね。
- 道子** 実は、令和 5 年 12 月に国土交通省が実施した「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の検討を行うモデル地域の公募では、比較的大規模な市町村が、技術系職員が不足している周辺の小規模市町村における道路の橋梁やトンネル等の維持修繕を一括して行いたい、といった応募が見られたのよ。
- 道成** なるほど。そのような背景から連携協力道路制度が創設されたわけですね。
- 道子** そういうこと。改正によって、隣接又は近接する二以上の市町村の区域に存する道路について、関係する複数の道路管理者が協議して別にその管理の方法を定めることにより、当該道路の道路管理者以外の道路管理者が維持、修繕その他の管理をすることができるようになったんだ。さらに、当該協議により分担すべき費用の額及び分担方法を定めることもできるの。
- 道成** 道路管理者の権限はどうなるのでしょうか。

道子 道路管理者が協議によって定められた管理の方法により他の道路の管理を行う場合、当該道路の道路管理者の権限を代行することが可能になっているよ。

道成 連携協力道路の活用が想定される事例としてはどんな場合が考えられるんでしょうか。

道子 例えば、A市とB町、C村がそれぞれの橋梁を管理している場合を考えてみよう。技術系職員が比較的充実しているA市が、橋梁をまとめて管理することで、効率的な維持管理が可能になるよね。他にも、都道府県が中心となって管理するケースも想定されているよ。A市、B町、C村、そしてZ県がそれぞれ管理する橋梁について、Z県が一括して管理を担うような形だね。

道成 市町村や都道府県という枠を超えて活用することができるのですね。



道子 連携協力道路制度は特に小規模自治体の支援に大きく役立つと考えられているんだ。

道成 事例としてはよくわかりました。しかし、連携する自治体のうち、一部の自治体に負担が偏るような気もしますが、管理を引き受ける自治体目線ではどのようなメリットがあるのでしょうか。

道子 重要な論点だね。考えられるメリットとしては、技術系職員やメンテナンス人材の確保・育成があるね。実際に、群マネのモデル地域への聞き取りでは、人員の減少により道路管理に関する地域からの要望に十分対応しきれていないため群マネで技術系職員の相互補充を図りたいという声や、それ以外の職員も含めたメンテナンス人材の育成を図りたいという声があったんだ。

道成 なるほど。人材の確保と育成をあわせて行えるのですね。

道子 さらに、コスト削減も大きなメリットよ。

道成 これは直感的にもわかる気がします。複数自治体の施設をまとめて点検・修繕することで、一つの自治体で行うよりも、結果的にコストを削減できるという事ですね。

- 道子** そのとおり！例えば、トンネル点検でいえば、自らが管理するトンネルの本数だけで新技術を活用しようとする半日や数時間で作業が完了してしまい、費用負担の割に合わないけれど、隣接市町村との連携によって、効率的な運用を期待する事ができ、その効果を高められる事が考えられるよね。
- 道成** よくわかりました。けれども、管理責任を負うということはその分リスクも背負うということですよ。
- 道子** 管理の方法については、道路管理者間の協議により分担すべき費用を定めることとすることで、例えば、委託を受けた道路管理者の過失によらない天災等の事由によって第三者に損害が発生した場合には、委託元の道路管理者がその費用を負担するといったことを定めることも可能となっているんだ。
- 道成** そこまで考えられているんですね。ちなみに、このような広域連携の仕組みはほかのインフラについても設けられているのでしょうか。
- 道子** 最近では下水道について、令和8年の法改正（下水道法等の一部を改正する法律（令和8年法律第65号））によって、複数の下水道管理者の連携を推進するために都道府県が広域連携推進計画を策定する制度が創設されたほか、（本来は市町村が管理する）公共下水道を都道府県（都道府県加入の一部事務組合等を含む）が管理できる特例や、管理者間の協議により点検・修繕・改築を他の自治体が代行できる制度が創設されたんだよ。ちなみにこの法改正では道路法も改正されていて、道路占用者と道路管理者の連携強化や占用許可制度の見直しが図られているよ。（※）
- 道成** 道路法の改正はもちろん把握しています！他のインフラにおいても、広域連携の仕組みが重要となっているんですね。最後に、もし将来、連携協力道路を解消することになった場合は、どのような手続きが必要となるのでしょうか。
- 道子** 解消のための手続は設けられていないけれど、連携協力道路としての管理を開始するときと同様に、協議の成立とその内容の公示をすることにより解消できるんだ。類似の制度である境界地の道路の管理（法第19条）と兼用工作物の管理（法第20条）でも同様の運用がとられているよ。
- 道成** そうなんですね！まとめると、連携協力道路とは、市町村の技術系職員不足や道路施設の老朽化に対応するために複数自治体が協力して道路を管理すると同時に、必要に応じて道路管理者の権限を代行して点検・修繕の効率化やコスト削減を図る仕組みであるということですね。
- 道子** そのとおり。人口減少や担い手不足が進む中で、地域の道路インフラを将来にわたって維持していくための重要な制度だね。

道成 よくわかりました！これからの道路の管理は、「ソロ活動」から「協力プレー」の時代なんですね。

道子 仕事も協力プレーで頑張っていこうね！

※ 令和 8 年 7 月 23 日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行。

【参照条文】

○道路法（昭和 27 年法律第 180 号）（抄）

（都道府県道の管理）

第十五条 都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。

（市町村道の管理）

第十六条 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

- 2 第八条第三項の規定により市町村長が当該市町村の区域をこえて市町村道の路線を認定した場合においては、その道路の管理は、当該路線を認定した市町村長の統轄する市町村が行う。但し、当該路線が他の市町村の市町村道の路線と重複する場合においては、その重複する部分の道路の管理の方法については、関係市町村長がそれぞれ議会の議決を経て協議しなければならない。
- 3 第七条第五項及び第六項の規定は、前項但書の規定による協議が成立しない場合について準用する。この場合において、これらの規定中「関係都道府県知事」とあるのは「関係市町村長」と、「国土交通大臣」とあるのは「都道府県知事」と、同条第六項中「当該都道府県の議会」とあるのは「当該市町村の議会」と読み替えるものとする。
- 4 前項において準用する第七条第五項及び第六項の規定により都道府県知事が裁定をした場合においては、第二項但書の規定の適用については、関係市町村長の協議が成立したものとみなす。
- 5 第二項但書の規定による関係市町村長の協議が成立した場合（前項の規定により関係市町村長の協議が成立したものとみなされる場合を含む。）においては、関係市町村長は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

（境界地の道路の管理）

- 第十九条** 地方公共団体の区域の境界に係る道路については、関係道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。以下同じ。）は、第十三条第一項及び第三項並びに第十五条から第十七条までの規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。
- 2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、関係道路管理者は、当該道路が都道府県の区域の境界に係るとき、又は関係道路管理者のいずれかが都道府県であるときは国土交通大臣に、その他のときは都道府県知事に裁定を申請することができる。
 - 3 第七条第六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「国土交通大臣」とあるのは「国土交通大臣又は都道府県知事」と、「関係都道府県知事」とあるのは「関係

道路管理者」と、「当該都道府県の議会の議決を経なければならない。」とあるのは「指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県の議会に諮問し、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。」と読み替えるものとする。

- 4 第二項及び前項において準用する第七条第六項の規定により国土交通大臣又は都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、関係道路管理者の協議が成立したものとみなす。
- 5 第一項の規定による協議が成立した場合（前項の規定により関係道路管理者の協議が成立したものとみなされる場合を含む。）においては、関係道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

(兼用工作物の管理)

- 第二十条** 道路と堤防、護岸、ダム、鉄道又は軌道用の橋、踏切道（道路と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構若しくは鉄道事業者（第三十一条及び第三十一条の二において「鉄道事業者等」という。）の鉄道又は軌道法（大正十年法律第七十六号）による新設軌道との交差部分をいう。）、駅前広場その他公共の用に供する工作物又は施設（以下これらを「他の工作物」と総称する。）とが相互に効用を兼ねる場合においては、当該道路の道路管理者及び他の工作物の管理者は、当該道路及び他の工作物の管理については、第十三条第一項及び第三項並びに第十五条から第十七条までの規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。ただし、他の工作物の管理者が私人である場合においては、道路については、道路に関する工事（道路の新設、改築又は修繕に関する工事をいう。以下同じ。）及び維持以外の管理を行わせることができない。
- 2 前項の規定により協議する場合において、国土交通大臣である道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立しないときは、国土交通大臣は、当該他の工作物に関する主務大臣とあらためて協議することができる。
 - 3 第一項の規定により協議する場合において、国土交通大臣以外の道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立しないときは、当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者は、そのいずれかが国又は都道府県であるときは国土交通大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣に、その他のときは都道府県知事（他の工作物に関する主務大臣の事務を分掌する地方支分部局の長があるときは、都道府県知事及び当該支分部局の長。以下この条並びに第五十五条第三項及び第四項において同じ。）に裁定を申請することができる。
 - 4 国土交通大臣及び他の工作物に関する主務大臣又は都道府県知事は、前項の規定による申請に基づいて裁定をしようとする場合においては、当該道路の道路管理者又は他の工作物の管理者の意見を聴かなければならない。この場合において、当該道路の道路管理者は、意見を提出しようとするときは、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県の議会に諮問し、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。
 - 5 第二項の規定による国土交通大臣と当該他の工作物に関する主務大臣との協議が成立した場合又は前二項の規定により国土交通大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣若しくは都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立したものとみなす。

- 6 第一項の規定による協議が成立した場合（前項の規定により道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立したものとみなされる場合を含む。）においては、当該道路の道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

(連携協力道路の管理)

第二十条の二 隣接し、又は近接する二以上の市町村の区域に存する道路（高速自動車国道及び第四十八条の四に規定する自動車専用道路を除く。）のうち、その維持、修繕その他の管理を関係道路管理者間における連携及び協力により効率的かつ効果的に行う必要があるもの（第二十七条第五項及び第五十五条の二において「連携協力道路」という。）については、関係道路管理者は、第十三条第一項及び第三項並びに第十五条から第十七条までの規定にかかわらず、協議して別にその管理の方法を定めることができる。

- 2 前項の規定による協議が成立した場合においては、関係道路管理者は、成立した協議の内容を公示しなければならない。