資料4-2

道路法等の一部を改正する法律案について

国土交通省 道路局

令和７年２月

背景・必要性

国土交通省

背景・必要性

○ 令和６年１月の能登半島地震では、人命救助・ライフラインの早期復旧・孤立集落への交通確保のための道路啓開の強化や平時からの防災活動拠点の整備、トイレコンテナ等の配備の重要性が明らかに

○ 橋、トンネル等の老朽化が進む中、担い手となる市町村の技術系職員の減少により、道路の防災機能の確保も含め持続可能なインフラ管理が課題

※技術系職員数が０人の市区町村は全体の約25%

○ 気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化する中、地球温暖化の影響を防止し、新たな削減目標に貢献していくためにも、道路分野の脱炭素化の取組が重要

⇒ ①平時からの備えと有事における初動対応の充実、
②インフラ管理の担い手不足への対応、
③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必要

国道249号の被災状況（石川県珠洲市 R6.1.2時点）

海側からの重機運搬
（深見海岸 R6.1.14）

道路啓開作業の様子
（石川県輪島市）

法案の概要

１．能登半島地震を踏まえた災害対応の深化 【道路法・特措法・財特法】 P.9,10

２．持続可能なインフラマネジメントの実現 【道路法】 P.11

３．道路の脱炭素化の推進 【道路法・特措法】 P.12

４．道路網の整備に関する基本理念の創設 【道路法】 P.13

令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言（抜粋）

（社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会　令和6年6月28日）

国土交通省

3．今後の道路政策への緊急提言

（1）地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立

（2）機動性と持続可能性を備えた管理体制

・なお、直轄管理ではない区間については、災害時において、状況により道路啓開や道路復旧について権限代行による国の機動的な支援を講じることが重要である。今般の対応から得られた教訓等も踏まえ、災害に際してこれらの対応が迅速に図られるよう、地方における直轄組織の体制確保を図るとともに、代行を行うに当たっての必要な権限や本来管理者との手続き等について、必要な見直しを図るべきである。

（2）拠点機能の強化

1）防災拠点としての「道の駅」の機能強化

・道の駅を活用した災害支援に当たっては、直轄管理以外の道の駅の国による迅速な活用を可能とするとともに、災害時における国による機動的な支援体制の強化や占用等に係る運用基準の柔軟化など更なる機能向上が必要である。

令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応のあり方について（抜粋）

（令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ　令和6年11月）

○道の駅の防災機能の強化

【現状と課題】

- 「防災道の駅」は、災害対応従事者等の宿泊場所・生活場所の確保のための対策本部車・待機支援車やキャンピングカー、トレーラーハウスやムービングハウス等の設置スペースとして活用された。また、被災地のトイレの確保策の１つとして、他地域の道の駅に設置してある移動式防災コンテナ型トイレが派遣され活用された。ただし、直轄国道事務所が保有する移動式防災コンテナ型トイレは１台のみであり、南海トラフ地震発生時など同時多発的に各地でニーズが生じた際に対応できないという課題がある。

- 「防災道の駅」をはじめとし、広域的な防災拠点として有効に機能を発揮した「道の駅」もあった一方で、事前の対策の不足や、被災の程度が大きかったことにより、十分な防災機能を発揮できなかった道の駅も多くあった。災害時において、発災直後から電気や水、通信の利用が可能となる環境を備えておくことが重要である。

【実施すべき取組】

- トイレ機能等を有するものも含め、高付加価値コンテナの保有台数の増強・充実について検討すべきである。今後の災害時における活用に向けては、発災後に道路の寸断で運搬ルートが限られ、設置のための重機の手配に支障が生じることも想定されるため、事前の計画や準備について検討するとともに、設置や運用に関する制度・体制の整備についても検討する必要がある。

- 災害時に国が迅速に「道の駅」を活用して災害支援を行うための仕組みを検討すべきである。具体的には、「防災道の駅」以外であっても、防災上の位置付けを有する「道の駅」において、発災直後から機動的な対応が可能となるように、非常用電源、太陽光発電、蓄電設備、雨水貯留設備、地下水活用設備、災害時も繋がる通信環境等の必要な資機材の整備や、災害時備蓄の充実など防災機能を強化すべきである。
  また、能登半島地震において広域的な防災機能を発揮した「防災道の駅」の追加選定を進めるべきである。
  さらに、半島部のような地形的制約がある地域や直轄国道がない地域などへ迅速な支援が実施できるように、災害時における「道の駅」の有効活用に必要な仕組みについて検討する必要がある。

令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応のあり方について（抜粋）

国土交通省

（令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ　令和6年11月）

○陸路・海路・空路の確保・啓開に向けた事前計画の策定等

【現状と課題】

- 道路の啓開に関して、能登地域における道路啓開計画はあらかじめ策定されていなかったが、発災後直ちに国土交通省・石川県等が連携し、また、建設業団体の協力を得て、24 時間体制で内陸側、海側の両方からくしの歯状の道路の緊急復旧を実施し、発災約１週間後には半島内の主要な幹線道路の約８割、約２週間後には約９割の緊急復旧を完了した。

【実施すべき取組】

- 道路の早期啓開については、道路啓開等に必要な体制の整備や資機材等の充実を推進し、道路啓開等の実効性を高めるため道路啓開計画の策定・見直しや訓練を実施すべきである。道路啓開計画の策定・見直しにおいては、令和６年能登半島地震で把握した課題を検証し、令和６年内に見直しの結果を計画に反映するとともに、未策定地域においては、速やかに策定を図るべきである。あわせて、計画の具体内容の明確化や実効性向上等、継続的に道路啓開の強化を図るために必要な仕組みについて検討する必要がある。

○早期のインフラ・ライフライン回復に向けた関係機関との連携体制の構築

【現状と課題】

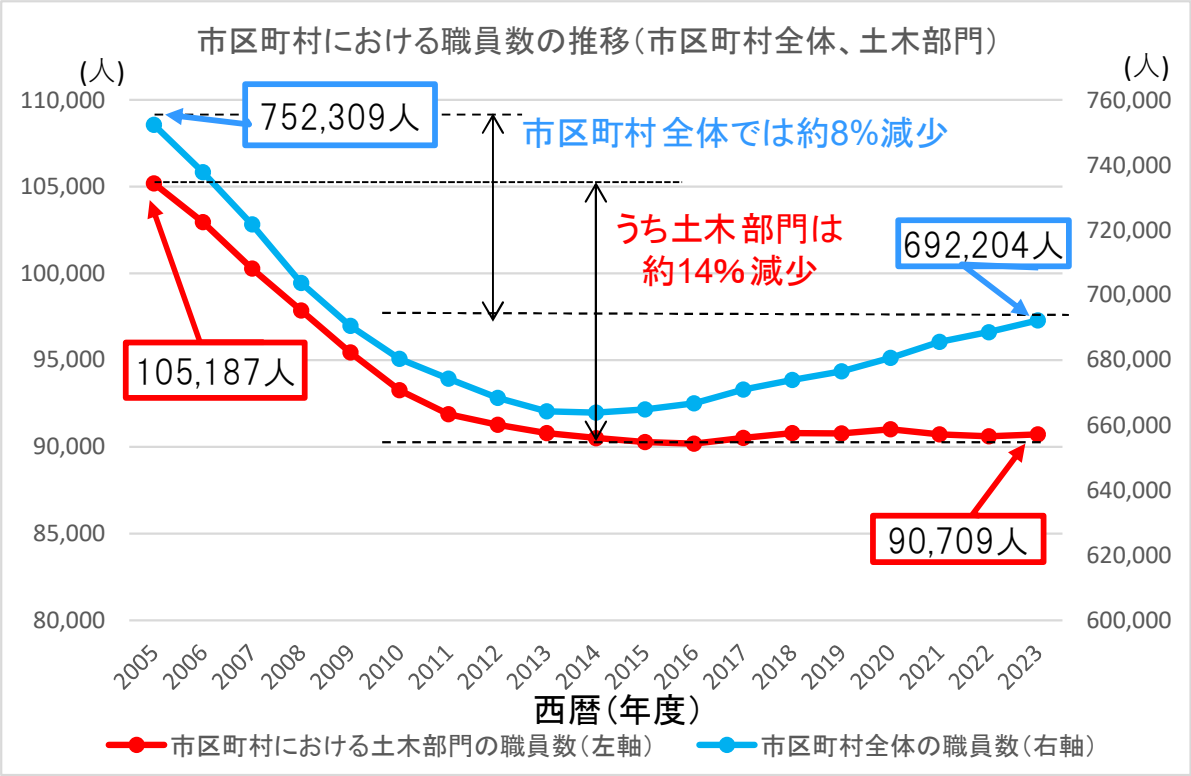
- 陸路や海路での速やかな進出が困難な状況になったため、インフラ・ライフラインの早期復旧にも影響が及ぶ中、アクセス困難地域での復旧作業に当たっては、自衛隊のエアクッション艇や航空機、海上保安庁の巡視船艇を活用した人員・資機材等の迅速な輸送が行われた。
- 道路の緊急復旧においては、陸側から到達できない区域の道路の緊急復旧を進めるため、道の駅の駐車場がヘリポートとして利用された。一方で、復旧事業を国による権限代行で進めるために、国が道の駅の駐車場を利用するに当たって、当該駐車場の利用制限のための手続について、国ではなく道路管理者である石川県が調整・実施する必要が生じ、被災自治体の負担が増加した上、手続に時間を要した。このように、災害対応に必要な土地等の一時的な使用に当たって、土地の管理者や地権者からの使用承諾に時間を要する、あるいは困難な場合、復旧作業自体の遅延が懸念される。

インフラメンテナンスを支える市区町村の状況

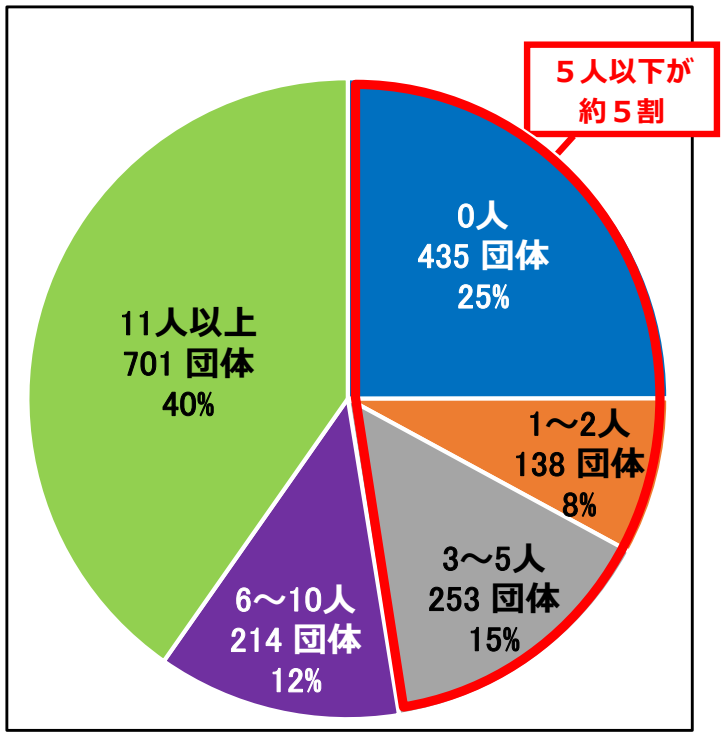
国土交通省

○ 市区町村における土木部門の職員数の減少割合は約14%（105,187人[2005年度]⇒90,709人[2023年度]）※1であり、市区町村全体の職員数の減少割合よりも大きく、技術系職員が5人以下の市区町村は全体の約5割。

《市区町村における職員数の推移※1》



《市区町村における技術系職員数》※1,※2



※1：地方公共団体定員管理調査結果（R5.4.1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。

地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）（R4.12.2社整審・交政審技術分科会技術部会より提言）

○市区町村が抱える課題を踏まえつつ、適確にインフラ機能を発揮させるためには、個別施設のメンテナンスのみならず「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。

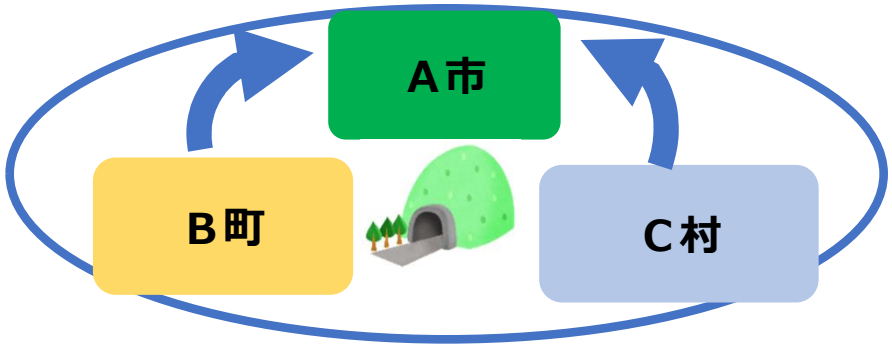
○既存の行政区域に拘らない広域的な視点で、道路、公園、上下水道といった複数・多分野のインフラを「群」として捉え、更新や集約・再編、新設も組み合わせた検討により、効率的・効果的にマネジメントし、地域に必要なインフラの機能・性能を維持するもの。

群マネのイメージ

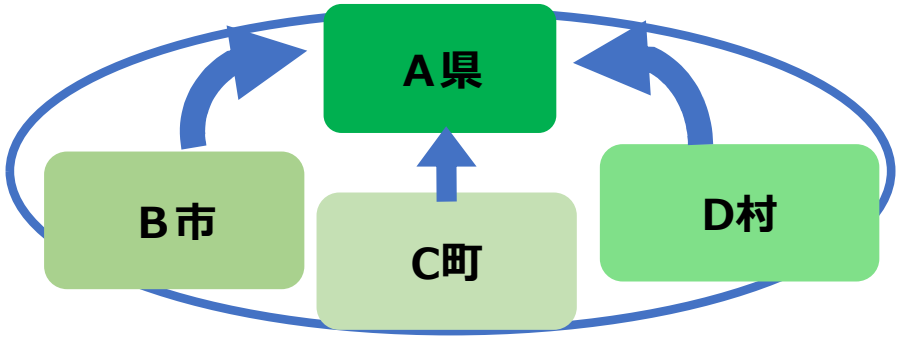
提言：https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo03_sg_000214.html

＜ケース１：広域連携＞

一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携



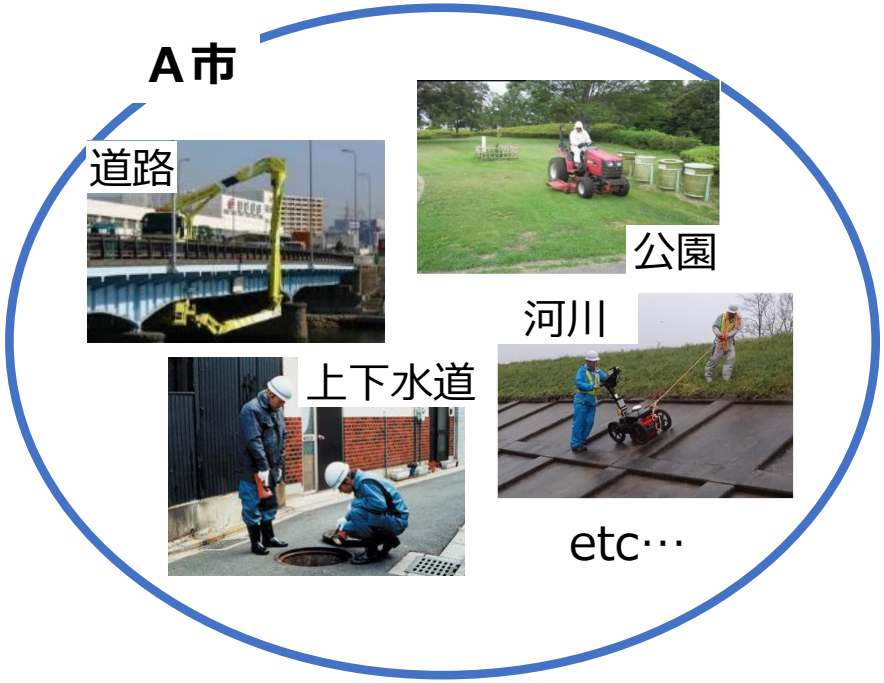
都道府県がリードし、管内の市区町村と連携



etc…

＜ケース２：多分野連携＞

多分野のメンテナンスをまとめて実施



地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）

国土交通省

○ 群マネの全国展開に向けて、モデル地域で得られた知見等を踏まえ、R7年度 手引き策定予定。

［群マネモデル地域の類型・対象分野］

※R5.12.1記者発表資料（モデル地域選定）より作成

類型	自治体	道路	河川	公園	下水道	その他
① 広域連携（垂直）	和歌山県　他１市３町	●	－	－	－	－
	広島県　他２町	●	－	－	－	－
② 広域連携（水平）	北海道幕別町　他１町	●	－	－	－	－
	大阪府貝塚市　他７市4町	●	－	●	●	－
	兵庫県養父市　他２市２町	●	－	－	－	－
	奈良県宇陀市　他３村	●	－	－	－	－
	島根県益田市　他２町	●	－	－	－	●（農林道）
③ 多分野連携	秋田県大館市	●	●	●	－	－
	滋賀県草津市	●	●	●	●	●（上水道）
	広島県三原市	●	●	●	－	－
	山口県下関市	●	－	－	－	●（臨港道路）

群マネにより、自治体においても**維持管理を行う体制を確保**し、
予防保全を図ることによって、**長寿命化、維持管理コストを縮減**

［施策検討と全国展開の流れ］

R4.12　国土交通大臣＊1への提言手交

↓

R5.8　群マネ検討会＊2の設置

↓

R5.9　群マネモデル地域の公募

↓

R5.12　群マネモデル地域の選定

↓

手引きの策定等に向けて、群マネ検討会にて議論
（モデル地域における試行 等）

↓

R7年度　「群マネの手引き（仮称）」の策定

↓

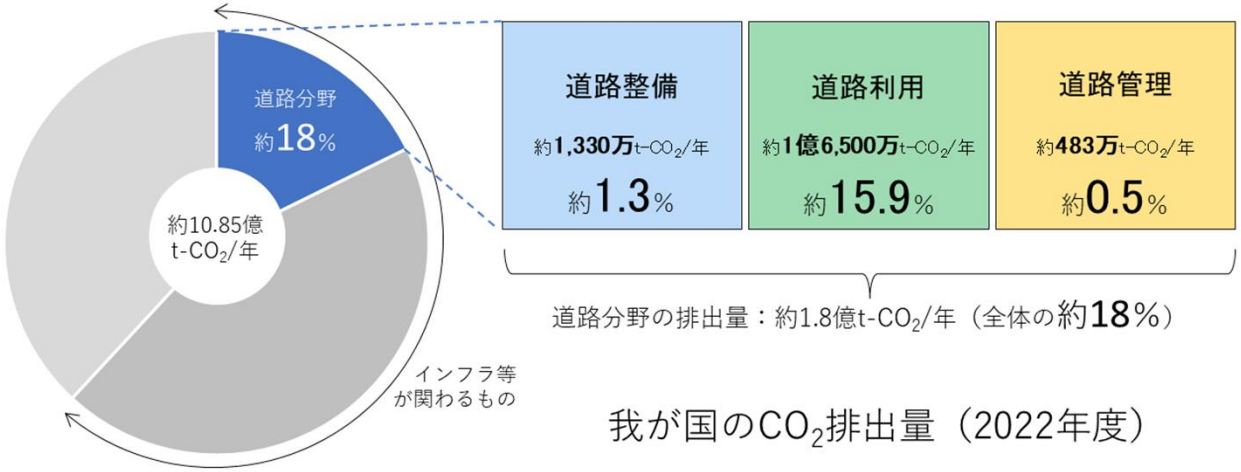
全国展開に向けて、自治体や事業者向けのセミナー開催
（インフラメンテナンス国民会議等との連携も視野）

＊１：社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会
『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』

＊２：「地域インフラ群再生戦略マネジメント計画策定手法検討会」及び「地域インフラ群再生戦略マネジメント実施手法検討会」

道路分野のCO2排出と「道路の脱炭素化」の取組

国土交通省



我が国のCO2排出量（2022年度）

道路整備に伴うCO2の排出削減の取組

（取組例）

低炭素材料の開発導入促進

低炭素な建設機械の導入促進

道路利用に伴うCO2の排出削減の取組

（取組例）

SA・PAや道の駅での充電器の設置促進

自転車の利用促進

渋滞対策

道路管理に伴うCO2の排出削減の取組

（取組例）

管理用車両を次世代自動車に転換

LEDの道路照明導入

太陽光発電設備の導入（道路管理用として）

その他の取組

（取組例）

太陽光発電設備の導入（道路管理用以外）

道路緑化

1. 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化

＜初動対応の強化＞

○ 円滑な緊急輸送確保に向け、道路啓開計画を法定化、実効性のある計画に基づいた道路啓開を実施（承認工事の特例の創設）

※道路啓開：土砂・瓦礫等、自然災害に伴う道路上の障害物除去

背景・必要性

能登半島地震等を受けた「道路啓開」の重要性の認識

（人命救助、ライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保）

激甚化・頻発化する自然災害への対応強化

これまでの全国の啓開実績の反映

改正概要

道路啓開計画の策定 及び **記載内容の明確化**

対象災害、啓開目標、対象路線・区間、啓開方法、資材・機械の備蓄・調達、訓練、情報の収集・伝達方法　等

→ **法定協議会**（道路管理者＋関係機関）**を経て決定**

■令和６年能登半島地震における道路啓開

道路啓開の実効性の向上

① 管理区分を超えた啓開作業

事前に協議した対象路線に対し、当該道路管理者以外の者が円滑に作業できるよう措置

② 実践的な啓開訓練

多くの関係者の協力のもとで車両・ガレキ移動、倒壊電柱除却などの訓練を実施

③ 定期的な計画見直し

策定後の災害対応の実績や、地域の災害想定の見直し等を踏まえて計画を見直し

1. 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化

<災害時における国による機動的な支援、防災拠点としての自動車駐車場の機能強化>

○ 地方管理の防災拠点自動車駐車場について、改築等を直轄代行できる制度を創設
○ 災害復旧等のため地方管理の自動車駐車場を活用する場合に必要な管理の代行（災害時における直轄代行制度を拡充）
○ 平時に利用でき、災害時は被災地への出動が可能なトイレコンテナ等の占用許可基準を緩和、設置に対する無利子貸付制度を創設

背景・必要性

被災地で災害拠点として「道の駅」を活用

• 国の道路啓開活動や災害復旧工事等の拠点として「道の駅」を活用

被災地の住民を「道の駅」で支援

• 福岡県の「道の駅」に設置していたトイレコンテナを被災地に派遣

「道の駅」の防災機能を強化

改正概要

有事への備え

防災拠点となる「道の駅」の改築の代行

• 防災拠点として道路啓開計画に位置付けられ、機能強化が必要な「道の駅」の改築を代行

発災時の負担軽減

災害時における「道の駅」の管理の代行

• 国が災害時に「道の駅」を活用する際の手続き等を代行し、自治体の負担を軽減

有事への備え

災害時に派遣可能なコンテナ施設の「道の駅」への設置促進

• 施設購入費・設置工事費の一部を無利子貸付
• 道路区域に設置する場合の占用許可基準を緩和

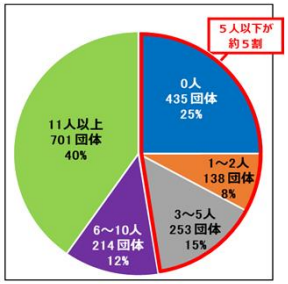
2. 持続可能なインフラマネジメントの実現

○　市町村における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自治体が代行できる制度（連携協力道路制度）を創設

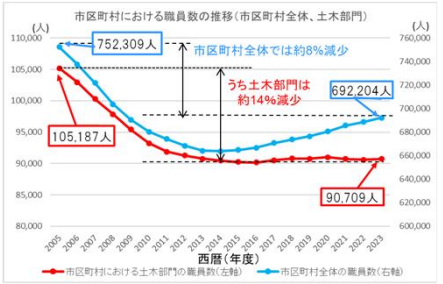
背景・必要性

○　建設後50年以上を経過する道路橋やトンネルの割合は加速度的に増加
○　**市区町村の技術系職員の減少が顕在化**
○　道路が災害発生時も含めて機能を発揮するための持続的なインフラ管理が課題

《市区町村における技術系職員数》※1、※2



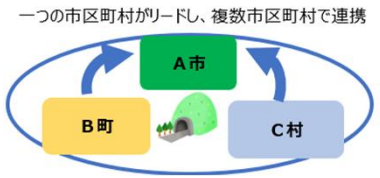
《市区町村における職員数の推移》※1

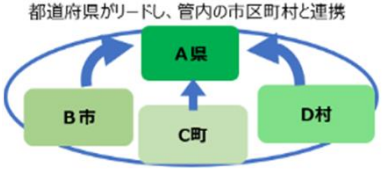


※1：地方公共団体定員管理調査結果（R5.4.1時点）より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。
※2：技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

○　広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、戦略的にマネジメントする
「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」の取組が進められている
- 令和５年12月には11地域40自治体が群マネモデル地域として選定
- 338自治体が包括的民間委託の導入の意向等がある

【群マネのイメージ】





○　複数市区町村で効率的な維持管理や修繕等を進めるにあたっては、
足場の占用、巡回での落下物の処理、放置車両の移動等において、
別途、本来道路管理者の意思決定が必要

改正概要

連携協力道路制度の創設

- 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行うことができることとする
- 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ができることとする

3. 道路の脱炭素化の推進

○ 道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入

○ 脱炭素技術の活用を促進するため、道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置づけ、計画に基づく脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和

背景・必要性

気候変動に伴う
災害の激甚化・頻発化

地球温暖化防止

中期目標：2030年度に温室効果ガスの約46%削減
道路関連分野のCO2排出量は全体の約18%

今後改定される新たな目標への対応
（次期NDC（国が決定する貢献）2025年に2035年目標等）

全ての道路管理者による積極的な取組が必要

改正概要

道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組みの導入

道路脱炭素化基本方針【国】

- 道路の脱炭素化の推進の意義や目標
- 国が実施すべき施策の基本的方針
- 脱炭素化推進計画の策定に関する基本的事項　等

方針提示
報告

道路脱炭素化推進計画【国、高速会社、自治体等】

- 道路の脱炭素化の目標
- 道路の脱炭素化の推進を図るための施策
- 計画の実施に必要な事項

脱炭素化技術の活用を促進

① 脱炭素化の道路構造への転換

道路構造について脱炭素化への配慮を明確化

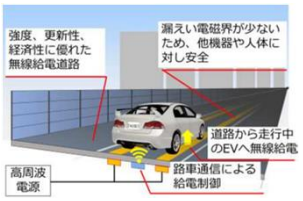
LED照明
（消費電力約56%削減）

低炭素アスファルト
（CO2排出量7～18%削減）

② 道路空間における脱炭素化施設の導入促進※

道路空間において民間が活用できるよう道路占用基準を緩和

太陽光発電施設



走行中給電施設

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る

4. 道路網の整備に関する基本理念の創設

○　道路が持続的な成長、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いることを踏まえ、効率的・効果的な整備、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

背景・必要性

- 道路法は、道路の管理や費用の負担区分等について定められているものの、**実現すべき理念等に関する規定がない**
- **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
- 他の道路管理者との連携や民間事業者の参画を含め、**広範な関係者による連携・協力が必要**

【参考】道路法の目的
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。

改正概要

道路管理に関わる様々な関係者が、道路法によって実現すべき理念について認識を共有できるよう、新たに基本理念を創設

＜基本理念＞

道路網の整備は、　道路が

①我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、
②安全かつ安心で豊かな国民生活の実現
③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、

④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、

⑤道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、
⑥並びに道路の適正かつ合理的な利用※を促進し、

⑦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

⑧安全かつ円滑な交通の確保と
⑨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。

※道路空間を有効に活用することを含む。

経済成長を支える道路整備
（高規格道路ネットワークの整備）

質の高い道路空間
（「ほこみち」の指定など）

道路の防災機能の確保
（ ４車線化による交通機能確保など）