

これまでの道路法等改正

道路法等の一部を改正する法律(平成30年法律第6号)

公布日:平成30年3月31日
施行日:公布後6ヶ月以内(*は平成30年4月1日)

背景・必要性

① 道路財特法※に基づく財政上の特別措置の期限切れへの対応

※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

- 今年度末に期限が切れる国費率のかさ上げ措置が延長されない場合、自治体の負担が増大

② 道路利用の安全性の更なる向上

- 老朽化が進む道路の修繕が急務 ※市町村管理を含む全橋梁73万橋の54%で点検が完了、うち61%で措置が必要(H28年度末時点)
- 道路区域外からの落石や土砂崩れ等により、交通事故等が発生
- 下水道の管路等の占用物件の損壊により、道路陥没等が発生
- 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
- 幅員が狭い歩道の電柱等が、歩行者や車いすの安全・円滑な通行を阻害

③ 物流生産性の向上

- 国際海上コンテナ車等が増加する中、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害



落石による死傷事故
災害により通行できなくなった道路
下水道の老朽化による道路陥没
電柱により通学児童が車道にはみ出す

法案の概要

1. 道路整備に関する財政上の特別措置の継続

- 道路の改築に対する**国費率のかさ上げ措置を平成39年度末まで延長***【道路財特法】

2. 道路利用の安全性の更なる向上

- 道路の老朽化に対応し修繕を重点的に支援するため、**補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置を新設***【道路財特法】 ※補助国道の修繕に係る現行の国費率 5/10
- 道路区域外からの落石等を防ぐため、現行制度を拡充し、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**を規定【道路法】
- 重要物流道路(後掲)及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】
- 占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、**占用者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限**を規定【道路法】
- 歩行者や車いすの安全・円滑な通行を確保するため、**占用制限の対象に「幅員が著しく狭い歩道で特に必要な場合」**を追加【道路法】 ※現行では「災害時の被害拡大防止」「車両の能率的な運行確保」のため特に必要な場合に占用制限が可能



災害時の道路啓開

3. 「重要物流道路制度」(新設)による物流生産性の向上

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、**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、重点支援を実施** ※高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定
- 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**を設定【道路法】
※当該基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする【車両制限令】
- 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**を新設【道路財特法】
- 重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】(再掲)



【目標・効果】 平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網を確保
(KPI)①: 豪雨による被災通行規制回数・時間の削減 143件/年・2,823時間/年(過去5年間平均) → 10年後には概ね半減
②: 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可必要台数の削減 約30万台(H28年度) → 10年後には概ね半減

道路法等の一部を改正する法律(令和2年法律第31号)

背景・必要性

- 大型車による物流需要の増大に伴い、特殊車両※の通行許可手続の長期化など事業者負担が増大し、生産性が低下(過積載等の法令違反も依然として散見)
※ 車両の重量等が一定限度を超過する車両
- 主要駅周辺にバス停留所等が分散し、安全かつ円滑な交通の確保に支障
- バイパスの整備等により自動車交通量が減少する道路が生じる一方、コンパクトシティの進展等により歩行者交通量が増加する道路も生じており、歩行者を中心とした道路空間の構築が必要
- 2020年を目途としたレベル3以上の自動運転の実用化に向け、車両だけでなくインフラとしての道路からも積極的に支援する必要
- 災害発生時における道路の迅速な災害復旧等が必要

安全かつ円滑な道路交通の確保と
道路の効果的な利用を推進する必要

法律の概要

1. 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設 【道路法、道路特措法】

- デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両※が即時に通行できる制度を創設 ※ 車両の重量等が一定限度を超過する車両
 - ◆ 事業者は、あらかじめ、**特殊車両を国土交通大臣に登録**
 - ◆ 事業者は、発着地・貨物重量を入力して**ウェブ上で通行可能経路を確認**
 - ◆ 国土交通大臣は、ETC2.0を通じて**実際に通行した経路等を把握**
 - ◆ 国土交通大臣は、登録等の事務を一定の要件を満たす法人に行わせることができる



2. 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進 【道路法、道路特措法】

令和2年11月25日から施行

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の**事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け**(特定車両停留施設)
 - ◆ 施設の運営については **コンセッション**(公共施設等運営権)制度の活用を可能とする
 - ・ **運営権者(民間事業者)は、利用料金を収受することが可能**
 - ・ **協議の成立をもって占有許可とみなす**



3. 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 【道路法、財特法】

令和2年11月25日から施行

- 賑わいのある道路空間を構築するための**道路の指定制度を創設**(歩行者利便増進道路)
 - ◆ 指定道路では、**歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備**(新たな道路構造基準を適用)
 - ◆ 指定道路の特別な区域内では、**・ 購買施設や広告塔等の占有の基準を緩和** ・ **公募占有制度により最長20年の占有が可能**
 - ◆ 無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付け



4. 自動運転を補助する施設の道路空間への整備 【道路法、道路特措法、財特法】

令和2年11月25日から施行

- **自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカー等)**を道路附属物として位置付け(民間事業者の場合は占有物件とする)
 - ◆ 磁気マーカー等の整備に対する国と地方公共団体による無利子貸付け



5. 国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充 【道路法】

令和2年5月27日から施行

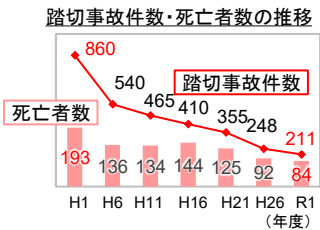
- 国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充

【目標・効果】安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の効果的な利用の推進

- ①: 特殊車両の通行に係る手続の期間 約30日から2021年度末までに約10日(登録車両は即日)に短縮
- ②: 特定車両停留施設における高速バス年間利用者数 2030年度に概ね5,000万人
- ③: 歩行者利便増進道路の累計指定区間 2025年度末までに概ね50区間
- ④: 地域限定型の無人自動運転移動サービスの累計展開地域 2030年末までに100箇所以上

背景・必要性

- 踏切道の改良対策を進め、踏切道の数や事故件数は着実に減少してきているものの、依然として**事故・渋滞が多数発生**
〔踏切事故は約2日に1件発生、死亡事故のうち約5割は高齢者、渋滞原因となる「開かずの踏切(ピーク時遮断時間40分以上)」は全国500箇所以上〕
 - 平成30年6月大阪北部地震の際には、列車の駅間停止等により多数の**踏切道の長時間遮断が発生し、救急救命活動等に大きな支障**(救急車の到着時間の遅れの例：〔通常〕7分→〔大阪北部地震時〕42分)
 - 頻発・激甚化する災害時には、電柱の倒壊、倒木等により**道路や鉄道の交通を阻害**
- ➡ **踏切道の改良対策を更に促進するとともに、道路と鉄道の防災機能を強化し、安全で円滑な交通を確保する必要**



法律の概要

1. 踏切道の更なる改良と災害時における適確な管理の促進 【踏切法・道路法・鉄道事業法】

令和3年4月1日から施行

- ① **改良が必要な踏切道を国土交通大臣が機動的に指定**
〔従来の5年間の指定年限(現行は令和2年度末まで※日切れ扱い)を撤廃・恒久化し、交通安全基本計画等の国の5ヶ年計画と連動して指定)〕
 - ◆ **改良の方法を拡充**し、迂回路の整備や踏切前後の滞留スペースの確保等の面的・総合的な対策を推進
 - ◆ **改良後の評価**の導入によりPDCAを強化し、必要に応じ追加的対策を勧告
 - ◆ 踏切道のバリアフリー化等のため**市町村による指定の申出**を可能に
- ② 国土交通大臣が**災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を指定する制度を創設**
 - ◆ 鉄道事業者・道路管理者による災害時の踏切道の開放手順作成等を義務付け
 - ◆ 鉄道事業者による**踏切道監視用カメラの整備への補助**を創設(※予算関連) ◆ 他の道路と鉄道の交差についても、計画的な点検・修繕等の管理の方法を協議



「開かずの踏切」による渋滞



踏切道の長時間遮断による救急救命活動等への支障

2. 道路の防災機能の強化 【道路法等】

①②: 令和3年9月25日から施行、③: 令和3年6月20日から施行

- ① 広域災害応急対策の拠点となる「道の駅」等について、**国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度を創設**
 - ◆ 災害時には**防災拠点としての利用以外を禁止・制限可能に** ◆ 民間による**通信施設、非常用発電施設等の占用基準を緩和**
 - ◆ 協定の締結により、道路管理者が**災害時に隣接駐車場等を一体的に活用**
- ② 緊急輸送道路等の沿道区域で、**電柱等の工作物を設置する場合の届出・勧告制度を創設**
- ③ **都道府県が市町村管理道路の啓開・災害復旧を代行できる制度を創設**



道の駅を拠点として活用した災害応急対策



沿道の電柱の倒壊による道路閉塞

3. 鉄道の防災機能の強化 【鉄道事業法】

令和3年11月1日から施行

- ① 鉄道事業者は、国土交通大臣の許可を受けて、
 - ◆ 鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある**植物等の伐採等**を可能に
 - ◆ 災害時の早期復旧のために**他人の土地を作業場等として一時使用可能に**

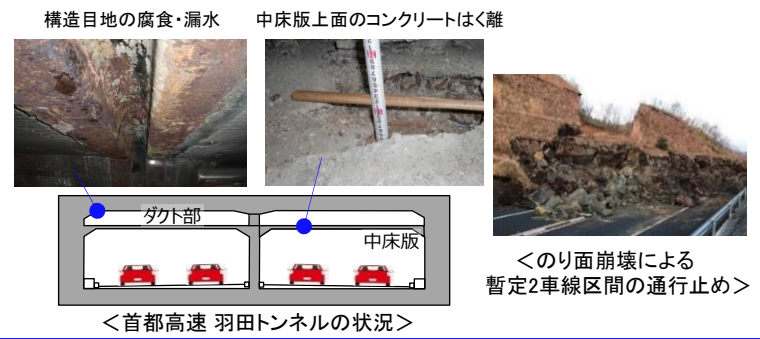


倒木による鉄道輸送障害の発生

令和5年5月31日成立
令和5年6月7日公布

背景・必要性

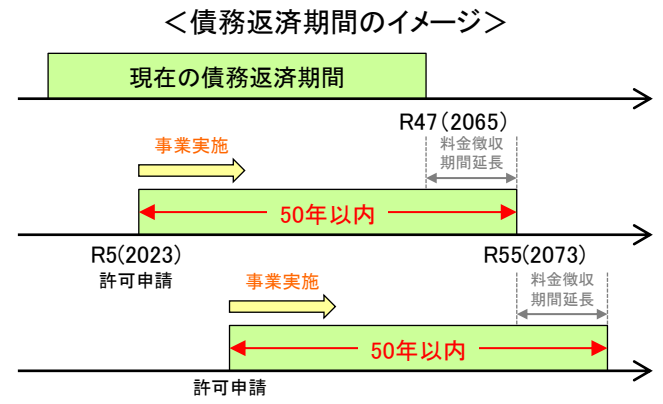
- 平成26年度からの点検強化により、重大損傷の発見が相次いでおり、高速道路の機能を将来にわたり維持するため、**抜本的な性能回復を図る更新事業の推進が必要**
 - また、国土強靱化等の社会的要請を踏まえ、高速道路の進化・改良に関する投資が不可欠
 - 料金収入を確実に確保するため、不正通行車両等からの**事後徴収の強化**が必要
 - 自動運転普及やカーボンニュートラルなどの政策目的達成のため、**SA・PAの機能高度化**が必要
- ⇒ **必要な財源の確保等により、高速道路の適正な管理や機能強化を推進することが必要**



法律の概要

高速道路の料金徴収期間の延長 【特措法・機構法】

- **高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間を延長**することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、**債務返済の確実性の観点から、債務返済期間を設定**
⇒国土交通大臣への**許可申請日から50年以内**
- 現行制度を踏まえ、**料金徴収期限**を引き続き設定 ⇒ 最長で**令和97年(2115年)9月30日**

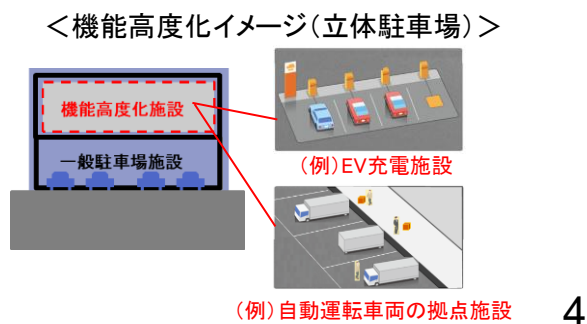


高速道路料金の確実な徴収 【特措法】

- 高速道路料金について、**車両の運転者に加え、車検証上の使用者に請求できることを明確化**
- 高速道路会社等が、軽自動車検査協会等から**軽自動車・二輪車の車両の使用者の情報を取得**できるよう措置
※軽自動車・二輪車以外の車両使用者情報は、登録情報提供制度に基づく請求で入手可能

SA・PAの機能高度化 【機構法】

- SA・PAにおいて、利用者利便の確保に資する機能高度化施設と一体的に整備される**駐車場の整備費用の一部**について、高速道路機構から高速道路会社に対する**無利子貸付制度**を創設
- ＜その他＞
地方道路公社等が管理する有料道路の整備促進等のため、当該道路の**プール制(※)**の対象を追加(未供用の道路を追加) 等
※交通上密接な関連を有する複数の道路を一つの道路として料金徴収(合併採算)する制度



道路法等の一部を改正する法律(令和7年法律第22号)

令和7年4月9日成立
令和7年4月16日公布

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



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】

<初動対応の強化>

- **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）

<災害時における国による機動的な支援>

- **災害時における直轄代行制度を拡充**
 - ・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
 - ・地方道路公社管理道路の災害復旧等の代行

<防災拠点としての自動車駐車場の機能強化>

- 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**（※予算関連）
- 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

（平時）

- ・関係者で協議し、啓開計画を策定、定期的に見直し。実践的な訓練等を実施
- ・防災拠点となる「道の駅」の整備やトイレコンテナ等の配備促進 等

道路啓開計画 法定化



道路啓開・災害復旧

道の駅 防災機能強化



トイレコンテナ等の被災地派遣

（発災時）

- ・啓開計画に基づく、道路啓開の実施
- ・防災拠点となる「道の駅」の管理を国が代行
- ・トイレコンテナ等の被災地への派遣 等



設置作業の状況

【目標・効果】安全かつ円滑な道路交通の確保と道路における脱炭素化の推進

道路法に基づく道路啓開計画に位置づけられた道路啓開訓練実施率

：（2024年）規定なし → （2026年）国100%

道路照明のLED化率：（2023年度）国約44% → （2030年度）国100%

2. 持続可能なインフラマネジメントの実現 【道路法】

- 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

3. 道路の脱炭素化の推進 【道路法・特措法】

- 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**

4. 道路網の整備に関する基本理念の創設 【道路法】

- 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**



近隣の市町村が連携・協力して、道路管理を実施



道路照明のLED化



太陽光発電施設の設置

（参考）現行の目的規定：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、もっ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。

※上記のほか、道路法に基づく負担金等の納付時における充当処理の見直しを実施するとともに、道路整備特別措置法の令和2年改正の際に手当てする必要があった同法第54条について規定の修正並びに道路法の令和3年改正の際に手当てする必要があった同法第102条及び第104条について表現の適正化を行う。

(参考)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)

下水道法等の一部を改正する法律(令和8年法律第65号)

令和8年7月15日成立
令和8年7月23日公布

背景・必要性

- 令和7年1月に埼玉県八潮市で老朽化した下水道管の破損に起因する大規模な道路陥没事故が発生。施設の老朽化、職員数の減少等を受け、下水道の事業環境は厳しさを増している状況。
 - 下水道管路をはじめとする道路下の埋設物について適切な維持管理が必要。
- ⇒ 強靱で持続可能な下水道の実現に向けた維持管理・改築の実施及び事業基盤の強化、安全かつ円滑な道路交通を確保するための措置を講ずる必要。



埼玉県八潮市の事故現場(令和7年1月31日)

法律の概要

1. 安全性確保を最優先する下水道マネジメントの確立

① 確実な老朽化状況の把握【下水道法】

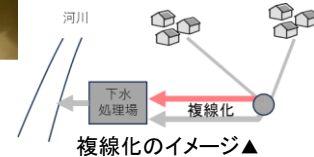
- 老朽化に伴う管路の安全性(状態と対策の要否)を評価する診断の基準を法制化
- 下水道管理者は診断結果等の維持管理の状況を公表 ※併せて、政令等で定める点検の頻度・方法の基準を見直し



◀ドローンを活用した点検・診断のイメージ

② 下水道の戦略的な再構築【下水道法】

- 下水道の構造について、点検・修繕・改築や災害・事故時の応急措置の容易性(複線化等)を考慮すべきことを原則化
- 下水道管理者は施設の計画的な改築を実施、収支見通しを公表



③ 道路管理者との連携強化【下水道法】【道路法】

- 下水道の点検に関して道路管理者の協力が必要な事項を下水道の事業計画に位置づけ

▼路面下空洞調査の実施例



(空洞探査車による調査)



(貫入試験による調査)

2. 道路地下空間の安全性確保

① 道路占有者と道路管理者の連携強化【道路法】

- 道路占有者と道路管理者との間で「占有物件等維持修繕協定」を締結し、道路や占有物件の点検や修繕等を連携して行うことができる制度を創設 ※道路占有者：道路管理者の許可を受けて施設等を設置し、道路空間を継続使用する者(下水道管理者等)

② 占用許可制度の見直し【道路法】

- 占用許可申請書の記載事項に占有物件の維持管理に関する事項を追加
- 道路の地下に埋設する占有物件の工事完了時の届出(竣工図等の提出)を義務付け

3. 下水道マネジメントを支える基盤の強化

① 下水道の基盤強化・広域連携の推進【下水道法】

- 法律の目的に「下水道の基盤の強化」を明示するとともに、国の基本方針を創設
- 複数の下水道管理者の連携を推進するため、都道府県が広域連携推進計画を策定する制度を創設
- (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を創設
- 災害・事故時における都道府県による公共下水道の復旧工事の代行制度を創設するとともに、災害時の関係者連携の責務を明確化
- 改築資金を含む下水道使用料の算定の考え方を明確化

② 下水道区域の見直し【下水道法】

- 人口減少を踏まえた下水道区域の見直し(集合処理から個別処理への転換)に必要な規定の整備

【都道府県】広域連携推進計画



【施行期日】 公布の日から6月以内施行