

道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う 関係政令の整備に関する政令等

加藤 重人

第183回通常国会で成立した「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)のうち大型車両の通行の適正化関係の改正規定を除いた部分が同年9月2日に施行され、併せて「道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令」(平成25年政令第243号)が同日に施行された。同法律、同政令では、道路構造物の予防保全・老朽化対策、道路の防災・減災対策の強化の観点から、維持又は修繕に関する技術的基準を定める等の改正が行われた。本稿では、これらの改正について紹介する。
キーワード：予防保全、老朽化対策、防災・減災対策、技術的基準、権限代行、維持修繕協定、協議会、無利子貸付

1. はじめに

我が国においては、近年、高度経済成長期に集中的に整備された道路の老朽化が進行しており、例えば建設後50年以上経過する道路構造物の割合が、橋にあっては2012年の16%から2032年には65%に、トンネルにあっては2011年の18%から2031年には47%に増加することが予測されている。加えて、国際海上コンテナ積載車両等の大型車両の走行は、道路構造物へ与える影響が大きいことから、そうした車両の道路利用の面からも構造物の老朽化対策を進めるべき状況となっている。

また、今後発生が予測される首都直下地震や南海トラフの巨大地震等に備え、東日本大震災における被災状況も教訓としつつ、「命の道」となる緊急輸送路等が災害時にも機能を発揮できるようにするための対策が求められている。

上記のような老朽化対策や大規模災害への備えの必要性を踏まえ、第183回通常国会において「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)(以下「改正道路法」という。)が成立し、平成25年6月5日に公布された。また、「道路法等の一部を改正する法律の施行期日を定める政令」(平成25年政令第242号)により、同法の施行期日が同年9月2日に定められ、大型車両の通行の適正化関係の改正規定を除いた部分が施行された(大型車両の通行の適正化関係については、法律の公布から1年以内に施行することとされている)。

これに伴い、改正道路法の政令委任事項等を整備するため、道路法施行令、道路整備特別措置法施行令、高速自動車国道法施行令、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施行令等を改正する「道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令」(平成25年政令第243号)(以下「改正道路法整備政令」という。)が制定され、同日に施行されたところである。本稿では、改正道路法整備政令の内容を中心に紹介するとともに、今般の改正の全体像がわかるよう、あわせて改正道路法の内容についても紹介することとしたい。

2. 道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令等の概要

改正道路法整備政令では、道路構造物の予防保全・老朽化対策(ハード対策)として、道路の維持又は修繕に関する技術的基準、国土交通大臣による都道府県道又は市町村道を構成する一定の構造物の修繕等に関する工事の権限代行について、また、道路の防災・減災対策の強化として、防災上重要な道路における占用の禁止又は制限及び電線共同溝への電線の敷設工事に係る資金の貸付けについて規定の整備を行った。

これら以外にも、改正道路法から政令への委任事項はなかったが、改正道路法において、道路構造物の予防保全・老朽化対策(ソフト対策)として、大型車両の通行の適正化(未施行)について、道路の防災・減災対策として、維持修繕協定の締結、道路の管理に関

する協議会の設置について改正が行われた。

(1) 道路構造物の予防保全・老朽化対策

(a) 道路の維持・修繕の充実（ハード対策）

①道路の維持又は修繕に関する技術的基準（道路法第42条第2項、第77条第1項、道路法施行令第35条の2関係）

道路法第42条第1項では、「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない」とされているが、昨今、整備後相当年数が経過した道路ストックが増加しており、全国の道路管理者において、共通の基準のもとに、適切な維持修繕に取り組む必要性がこれまでになく高まってきている。

同条第2項において「道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める」とされている維持又は修繕に関する技術的基準については、これまで、道路の維持管理については、個別具体の道路の状況、地形の問題等を細かく考慮することが必要であり、全国一律に、一般的な法規範としては定めにくいという理由で未制定であったが、上記のような状況を踏まえ、改正道路法整備政令において、同基準を策定した。また、同基準の策定に当たっては、改正道路法により道路法第42条第3項において「技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない」と規定された趣旨を踏まえ、道路の予防保全の観点から、点検に関する基準を含めている。

新たに策定された同基準の内容は以下のとおりである。

- ・道路の構造等を勘案して、適切な時期に、道路の巡視を行い、及び清掃、除草、除雪その他の道路の機能を維持するために必要な措置を講ずること。
- ・道路の点検は、トンネル、橋その他の道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物について、道路構造等を勘案して、適切な時期に、目視その他適切な方法により行うこと。
- ・前号の点検その他の方法により道路の損傷、腐食等を把握したときは、道路の効率的な維持及び修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること。

上記のひとつ目については、反復して行われる道路の機能を保つための行為（維持）についての基準であるが、道路の維持に当たっては、道路の構造、交通状況、気象の状況等を勘案し、適切な時期に、巡視（日常のパトロール）を行い、必要な清掃等を行うこととしたものである。

二つ目については、道路法第42条第3項の趣旨を踏まえ、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を定めたものである。

三つ目については、点検等により道路の損傷、腐食等の異状を把握した時は、維持又は修繕を効率的に行ういわゆる予防保全の観点から、早い段階で必要な措置（修繕工事や取替え）を講ずることとしたものである。

これらのほか、道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は国土交通省令で定めることとしており、現在、国土交通省令で定める事項を検討しているところである。

これにより、道路の劣化が進行してから修繕を行う事後保全ではなく、事前の備えとして道路構造物の点検を定期的に行い、損傷が軽微なうちに計画的に対策を講じる予防保全の観点から、安全かつ円滑な交通の確保及び効率的な道路管理がなされることが期待される。

また、今後、具体的な維持・修繕の状況等を踏まえ、維持・修繕に関する技術開発や基準の見直しのための検討を適時適切に行うことができるようにするため、改正道路法により、道路法第77条に基づき国土交通大臣が地方公共団体の長等に行わせることができる調査の対象に維持・修繕の実施状況等を加えた。

②国土交通大臣による都道府県道又は市町村道を構成する一定の構造物の修繕等に関する工事の権限代行（道路法第17条第6項、道路法施行令第1条の6、第1条の7第4項、第4条の3、第6条、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第3条関係）

道路法では、道路の種別ごとにその管理を行う道路管理者が定められており、原則として、一般国道のうち指定区間内については国土交通大臣、指定区間外は都道府県、都道府県道、市町村道については、それぞれ都道府県、市町村と決められている。必要に応じて、国土交通大臣が、指定区間外の一般国道に係る工事を代行できる等の例外も認められているところであるが、国土交通大臣が都道府県道、市町村道の工事を行うための規定が、これまで道路法には存在しなかった。

しかしながら、トンネル、橋等の道路構造物の老朽化が急速に進む中、都道府県道、市町村道について、道路管理者である都道府県、市町村の工事実施体制や技術上の制約等により必要な改築又は修繕を行うことが困難なものもあることから、安全かつ円滑な交通の確保に資するため、改正道路法により、道路法第17条第6項において、このような都道府県、市町村に代

わり国土交通大臣が、当該都道府県道又は市町村道を構成する一定の施設又は工作物の改築又は修繕に関する工事（以下「修繕等工事」という。）を行うことができることとされた。

改正道路法による上記の改正を受けて、改正道路法整備政令においては、修繕等工事について、以下の事項を定めた。

- ・国土交通大臣が修繕等工事を行うことができる施設又は工作物

国土交通大臣が修繕等工事を行うことができる施設又は工作物を、トンネル、橋その他国土交通大臣が定める施設又は工作物とした。

- ・国土交通大臣が修繕等工事を行う場合等の告示

国土交通大臣は、修繕等工事を行おうとする場合においては、あらかじめ、当該道路の路線名、工事の区間、工事の種類及び工事の開始の日を告示するものとした（当該工事の全部又は一部を完了し、又は廃止しようとする場合においても、これに準ずる。）。

- ・国土交通大臣が修繕等工事を行う場合の権限

国土交通大臣は、修繕等工事を行う場合に道路管理者に代わって行う権限について、修繕等工事の規模及び様態等を踏まえ、当該道路管理者と協議して定めるものとし、工事開始の日から工事の完了又は廃止の日までの期間（以下「代行期間」という。）に限り行うことができるものとした（ただし、土地の一時使用等に伴う損失補償等に係る権限については、代行期間の後もこれを行うことができるものとした。）。一方、代行期間中、道路管理者は国土交通大臣が代行する権限については行使することはできないこととした。また、国土交通大臣は、道路管理権限の所在を明らかにするため、成立した協議の内容を告示しなければならないこととした。

- ・国土交通大臣が修繕等工事を行う場合に必要の権限を行使しようとするとき、又は行使したときの道路管理者への対応

国土交通大臣は、修繕等工事を行う場合に必要の権限のうち、道路一体建物に関する協定及び利便施設協定の締結権限を行使しようとするときは、あらかじめ、道路管理者の意見を聴かなければならないものとした。また、国土交通大臣は、これらの権限のほか、道路区域の決定、占用許可等の権限を行使したときは、道路管理者にその旨を通知しなければならないものとした。

- ・国土交通大臣が修繕等工事を行う場合の費用負担

今回の修繕等工事は、財政上の支援として行うも

のではないことから、改築に関する工事については、都道府県又は市町村は、当該工事を自ら行うこととした場合と同じ割合で費用負担をすることとし（国が補助金相当額（都道府県又は市町村が自ら当該工事を行うこととした場合に道路法第56条の規定により国が補助することができる金額に相当する金額）を費用負担することとした。）、修繕に関する工事については、都道府県又は市町村が負担することとした。

さらに、道路整備事業に係る財政上の特別措置に関する法律において、費用負担の特例を定め、道路の改築及び修繕の補助割合について、各種地域振興法（離島振興法、水源地域特措法等）等の規定が適用される工事については、当該規定により補助される場合と同じ費用負担割合とすることとした。

(b) 大型車両の通行の適正化（ソフト対策）

改正道路法のうち、大型車両の通行の適正化関係については、まだ未施行であるが、その内容について紹介することとしたい。なお、大型車両の通行の適正化関係については、改正道路法の公布（平成25年6月5日）から1年以内に施行することとされているため、平成26年6月上旬までに施行し、併せて、政令への委任事項についても整備することとなる。

①大型車両の通行を誘導すべき道路として指定された道路における大型車両の通行許可の特例（道路法第47条の3関係）

道路法においては、一定の重量等を超える大型車両を通行させようとする者は道路管理者の許可を得なければならないこととされている。道路管理者を異にする2以上の道路を通行させようとするときは、これらの2以上の道路に係る通行許可は、一の道路管理者が一元的に行うことができるとされているが、その際は他の道路管理者の同意を得ることが必要とされている。

しかしながら、こうした制度は、関係道路管理者の同意を得るのに一定の時間を要する場合が多く、また、道路の構造の保全等を図るためには、高速道路等の大型車両の通行が望ましい道路への大型車両の通行の誘導を図ることが必要であることから、改正道路法により、大型車両の通行の誘導を図るべき道路を国土交通大臣が指定し、当該道路における大型車両の通行許可のための関係道路管理者間の個別の協議を不要とし、国土交通大臣が行う許可に一元化することで許可手続の迅速化を図ることとした。

具体的には、

- ・道路管理者を異にする二以上の道路（高速自動車国

道又は指定区間内の一般国道を含む場合に限る。)について、関係する道路管理者に協議し、その同意を得た上で、大型車両の通行が望ましい経路として国土交通大臣が指定することができること

- ・当該指定に当たって同意をした道路管理者は、直ちに、当該道路に係る通行許可の審査のために必要な当該道路の構造に関する情報等を国土交通大臣に提出しなければならないこと
 - ・指定された経路に係る大型車両の通行許可権限は国土交通大臣が一元的に行い、当該経路に含まれる都道府県道等に係る審査は、関係する道路管理者から提供された情報等に照らして行うことにより、道路管理者への個別の協議は不要とすること
- 等とした。

これにより、走行環境に優れ、管理水準の高い高速道路等の幹線道路への国際海上コンテナ積載車両等の大型車両の通行の誘導が図られ、道路全体の老朽化の抑制はもとより、混雑の防止、沿道環境の改善にも資することが期待される。

②大型車両の通行に関する報告徴収及び立入検査（道路法第72条の2関係）

トンネル、橋等の道路構造物の老朽化が急速に進む中、道路管理者の許可を得ることなく重量等の最高限度を超えた大型車両を通行させたり、許可の条件に違反して通行したりする大型車両は依然として多く、道路の構造に与える影響が懸念されている。

このため、重量等の制限違反を繰り返す悪質な事業者が、道路管理者による是正指導のための呼び出しに応じないといった場合に適切な監督を図るため、道路管理者は当該事業者に対し報告徴収や立入検査を行うことができることとした。

これにより、道路管理者が大型車両の通行実態等を適切に把握し、必要な指導等の監督をより適確に行うことが可能となる。

(2) 道路の防災・減災対策の強化

(a) 維持修繕協定の締結（道路法第22条の2関係）

道路法第24条においては、道路管理者以外の者は、道路に関する工事又は道路の維持を行うためには、あらかじめ道路管理者の承認を受けることとされている。また、当該承認を受けて行う工事の費用については、当該工事を行う者が負担することとされている。

一方で、道路を常時良好な状態に保つためには、道路管理者が、地域の建設業団体、レッカー業団体等の道路管理者以外の道路の維持又は修繕に関する工事を的確に行う能力を有すると認められる者との協働を図

ることが有効であり、特に、東日本大震災発生直後の道路啓開等においては、地域の建設業者等が大きな役割を担ったところである。このため、改正道路法により、道路管理者と建設業団体、レッカー業団体等の道路の維持又は修繕に関する工事を的確に行う能力を有すると認められる者との間で、維持修繕協定を締結することができる制度を設けることにより、当該協定に記載された工事等の範囲内であれば、道路法第24条に規定する道路管理者による個別の承認を受けることを不要とすることとされた。

また、維持修繕協定において定める事項は次のとおりとされた。

- ・維持修繕協定の目的となる道路の区域（以下「協定道路区域」という。）
- ・維持修繕実施者が道路の損傷の程度その他の道路の状況に応じて協定道路区域において行う道路の維持又は修繕に関する工事の内容
- ・協定に定められた道路の維持又は修繕に関する工事に要する費用の負担の方法
- ・維持修繕協定の有効期間
- ・維持修繕協定に違反した場合の措置
- ・その他必要な事項

道路管理者と道路の維持又は修繕に関する工事を的確に行う能力を有すると認められる者が維持修繕協定を結ぶことにより、災害が発生した場合においても、当該協定に基づき、道路管理者と道路管理者以外の者が連携し、迅速な道路啓開等が行われることが期待される。なお、維持修繕協定の締結については、改正道路法整備政令における改正事項はない

(b) 関係道路管理者等による協議会の設置（道路法第28条の2関係）

道路法においては、道路の種別に応じて定められた道路管理者が、それぞれの道路の管理を行うこととされているが、昨今、東日本大震災の教訓も踏まえ、特に防災上の観点から、道路管理者を異にする道路であっても、避難路、発災時の緊急輸送道路等として有効に機能させるため、道路管理者間で連携して効果的な管理を行っていくことの重要性が認識されたところである。

さらに、防災上の観点等から、効果的な道路の整備及び管理を進めていくに当たっては、関係道路管理者のみならず、地方公共団体等の関係者と連携を図ることも不可欠である。

また、関係道路管理者等が連携して取り組むべき課題は、防災上の課題に限らず、交通の安全確保等の観点から、歩道や自転車通行空間の確保のための並行す

る道路間の調整など、地域の様々な課題に及んでいる。

以上のことを踏まえ、改正道路法により、道路法第28条の2において、道路における様々な課題に対応できるよう、交通上密接な関連を有する道路の管理を行う複数の道路管理者が、当該道路の管理を効果的に行うための協議会を設置できることとされた。また、当該協議会の構成員には、協議が調った事項について、尊重義務が課されるものとされ、協議会がその構成員として加えることができる者について、次のとおり定めた。

- ・関係地方公共団体
- ・道路の構造の保全又は安全かつ円滑な交通の確保に資する措置を講ずることができる者
- ・その他協議会が必要と認める者

なお、関係道路管理者等による協議会の設置について、改正道路法整備政令における改正事項はない。

(c) 防災上重要な道路における占用の禁止又は制限及び電線共同溝への電線の敷設工事に係る資金の貸付け（道路法第37条、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第4条、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施行令第4条関係）

道路法では、同法第33条の道路の占用の許可基準を満たす場合、道路管理者は、道路の占用を許可することができることとされている。また、電柱等の公益性の高い物件については、許可基準に適合している場合、占用許可を与えなければならないこととされている。

しかしながら、災害が発生した場合において緊急輸送道路や避難路としての機能を果たすことが想定される防災上重要な道路については、道路上に設置された占用物件が地震等の大規模災害の発生により倒壊する等により、緊急車両等の通行や住民の避難に支障をきたすようなことはできる限り避けなければならない。

このため、改正道路法により、道路法第37条において、防災上重要な道路について、緊急輸送道路や避難路としての効用を全うさせるために必要と認める場合に、道路管理者は区域を指定し、占用の禁止又は制限を行うことができることとされた。

また、電線管理者等に対する財政支援によって電柱の移設等の促進を図るため、都道府県又は市町村が道路の占用を禁止又は制限する区域における電線共同溝の占用予定者が行う電線の敷設工事（これに附帯する工事を含む。）に要する費用の一部を無利子で貸し付ける場合、国は、都道府県又は市町村にその一部を無

利子で貸し付けることができることとされた。

改正道路法における上記の改正を受けて、改正道路法整備政令においては、国による無利子の貸し付けの条件の基準を次のとおり定めた。

（国が都道府県又は市町村に貸付けを行う貸付金に関する条件の基準）

- ・償還期間：20年（5年以内の据置期間を含む。）以内

- ・償還方法：均等半年賦償還

（都道府県又は市町村が事業者に貸付けを行う貸付金に関する条件の基準）

- ・償還期間：20年（5年以内の据置期間を含む。）以内

- ・償還方法：均等半年賦償還

- ・貸付けを受ける占用予定者は、国又は都道府県若しくは市町村による報告徴収、立入検査等を受け入れ、又は質問に応じなければならないこと

(3) その他

改正道路法により新たに創設された、国土交通大臣による都道府県道又は市町村道を構成する一定の構造物の修繕等に関する工事の権限代行の場合における、道路法の適用に関する読替規定等が、改正道路法整備政令において定められた。

3. おわりに

今後、改正道路法のうち大型車両の通行の適正化に関する規定について、平成25年6月上旬までに施行するとともに、併せて、必要な関係政省令の整備も行う予定である。

また、道路の維持又は修繕に関する技術的基準等について、国土交通省令を定めることを検討しているところである。

各道路管理者においては、改正道路法等の趣旨を踏まえ、道路構造物の予防保全・老朽化対策によるインフラ長寿命化に取り組むとともに、一層の防災・減災対策の強化が期待されるところである。

JCMMA

〔筆者紹介〕
加藤 重人（かとう しげと）
国土交通省
道路局路政課
企画係長