

国 道 政 第 4 0 号
平成 3 0 年 9 月 2 8 日

各 地 方 整 備 局 長 殿
北 海 道 開 発 局 長 殿
沖 縄 総 合 事 務 局 長 殿

国 土 交 通 省 道 路 局 長

道 路 法 等 の 一 部 を 改 正 す る 法 律 の 施 行 に つ い て

道路法等の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 6 号）は平成 30 年 3 月 31 日に公布され、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（昭和 33 年法律第 34 号）における国の負担又は補助の割合の特例関係の改正規定については、同年 4 月 1 日より施行されているところである。今般、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 30 年政令第 279 号）により、上記改正規定以外の部分について、同法の施行期日が同年 9 月 30 日に定められた。

また、これに伴い、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 30 年政令第 280 号）及び道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備に関する省令（平成 30 年国土交通省令第 74 号）が制定され、これらについても同日に施行された。

については、改正後の道路法（昭和 27 年法律第 180 号。以下「法」という。）、道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号。以下「令」という。）、道路法施行規則（昭和 27 年建設省令第 25 号）、道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）、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等の運用に当たっては、別紙の事項に十分留意して、その適切な運用に努められるようお願いする。

また、都道府県におかれては、この旨を貴管内市町村（政令指定都市を除く。）に対して周知いただくようお願いする。

第1 道路管理者が道路の占用の禁止又は制限を行うことができる場合の追加、占有物件の維持管理義務及び道路管理者による措置命令について（法第37条、第39条の8及び第39条の9関係）

1 道路管理者が道路の占用の禁止又は制限を行うことができる場合の追加

安全かつ円滑な交通の確保等のため、適切な通行空間を確保することが重要であり、特に幅員が著しく狭い歩道において、歩道拡幅等による対応が困難な場合であって、電柱等が歩行者や車いす使用者等の安全かつ円滑な通行の支障となっているときは、電柱等の占用の禁止又は制限を行うことが有効である。これまで、占用の禁止又は制限を行うことができる場合は、車両の能率的な運行確保や災害時の被害拡大防止のため特に必要な場合に限られていたが、今般の改正により、幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者や車いす使用者等の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合にも、占用の禁止又は制限を行うことができることとした。

2 占有物件の維持管理義務及び道路管理者による措置命令

近年、占有物件の老朽化に起因する道路陥没など占有物件が道路の構造や交通に支障を及ぼす事例が多数発生していることから、今般の改正により、道路占有者は、道路の構造や交通に支障を及ぼし、又は及ぼすこととなるおそれが生じないように、適切な時期に、占有物件の巡視、点検、修繕その他の当該占有物件の適切な維持管理をしなければならないこととした。また、道路管理者は、道路占有者が適切に維持管理をしていないと認めるときは、当該道路占有者に対し、その是正のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができることとした。

なお、その運用については、別途通知する。

第2 沿道区域における措置命令に係る損失補償について（法第44条及び第71条並びに令第35条の3関係）

近年、道路区域外からの落石、土砂の崩壊等により、道路の構造や交通に支障を及ぼす災害が発生しており、それらを未然に防止することが急務となっている。現行規定において、道路管理者が、条例又は政令に定める基準に従い指定する沿道区域内の土地等の管理者に対して、道路の構造や交通への危険を防止するため一定の損害予防義務を課し、必要な措置を講ずべきことを命ずることができる旨が定められているが、土地等の管理者に受忍限度内の軽微な措置（枝の切除等）を課すことができるにとどまっており、十分な対策を講じることが困難であった。このため、今般の改正では、新たに損失補償の規定を設け、道路管理者は、落石防護ネットの設置など、一定の規模の損害予防措置を土地等の管理者に命じることができることとした。また、略式の代執行の措置を行うことができる場合として、沿道区域制度における措置命令を行う場合を追加することとした。

さらに、指定区間内の国道及び高速自動車国道における沿道区域の指定基準として、

落石、土砂の崩壊その他の道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼす事象が発生するおそれがある土地の区域であること、指定範囲は必要最小限度であることを定めることとした。

なお、上記の運用については、別途通知する。また、「新道路法の施行について」（昭和 27 年 12 月 5 日付け建設省道発第 420 号）の五 道路の保全（二）の規定については、廃止する。

第 3 重要物流道路制度の創設について（法第 48 条の 17、法第 48 条の 18、第 48 条の 19、第 50 条、第 51 条及び第 53 条関係）

1 国土交通大臣による重要物流道路の指定について

近年、物流の需要増大により大型トラック等の通行量が大幅に増加していること、また、大規模災害が頻発していることから、平常時・災害時を問わない安定的な物流ネットワークを確保することが極めて重要な課題となっている。このため、今般の改正により、国土交通大臣は、道路の構造、貨物を積載する車両の運行及び沿道の土地利用の状況、これらの将来の見通しその他の事情を勘案して、全国的な貨物輸送網の形成を図るため、貨物積載車両の能率的な運行の確保を図ることが特に重要と認められる道路を重要物流道路として指定し、機能強化・重点支援を行うこととした。また、災害時に当該重要物流道路に代わって必要となる道路（以下「代替・補完路」という。）を指定するとともに、重要物流道路及び代替・補完路については、3に後述するとおり、災害時には国土交通大臣が道路啓開又は災害復旧工事を代行できることとした。

2 重要物流道路の構造の基準について

今般の改正により、重要物流道路に指定された道路について、国際海上輸送に用いられる大型のコンテナを積載したセミトレーラ連結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によることとした。具体的には、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）において、重要物流道路である普通道路のセミトレーラ連結車の設計車両の高さを 4.1 メートル、建築限界の高さを 4.8 メートルとした。

3 重要物流道路における国土交通大臣による道路啓開又は災害復旧工事の代行について

近年、多くの道路が同時に被災し、被災地の地方公共団体だけでは早急な道路啓開等に対応できない事態が発生しており、また、物流上重要な機能を有する基幹的な道路については、道路啓開や災害復旧工事に関し特に緊急的な対応が必要となっている。このため、今般の改正により、重要物流道路及びその代替・補完路のうち地方公共団体が管理するものについて、当該地方公共団体の要請に基づき、国土交通大臣が本来の道路管理者に代わって道路啓開又は災害復旧工事を行うことができることとした。

なお、国土交通大臣が道路啓開又は災害復旧工事に係る代行を行った場合の費用については、原則として、道路管理者である都道府県又は市町村が全額を負担することとしたが、法及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和 26 年法律第 97 号）並びに他の法律に特別の規定がある場合には、当該規定に従うこととなることに留意されたい。

第4 道路法の許可等に係る報告及び立入検査について（法第72条の2関係）

道路占有者による占有物件の維持管理義務を規定することに伴い、道路管理者が道路占有者から必要な報告を徴収し、必要に応じて事務所等に立ち入って検査を行うことができる権限を付与することが必要である。このため、今般の改正により、道路管理者は、占有許可をはじめ、法等に基づく許可等を受けた者に対して道路管理上必要な報告をさせ、又は、その職員に、事務所等に立ち入り、書類等を検査させることができることとした。

なお、その運用については、別途通知する。

第5 罰則及び過料の新設について（法第103条及び第106条関係）

道路占有者が占有物件の維持管理義務を果たさず、道路管理者による措置命令にも違反している場合、道路構造への損傷等を防ぐとともに、道路の交通の安全を確保するため、道路管理者が法第39条の9に基づき行った措置命令に違反した者に対する罰則を設けることとした。

また、法第72条の2第1項の規定に違反して、道路管理者への報告をせず、又は虚偽の報告をした者に対する罰則を設けることとした。

第6 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構等による道路管理者の権限の代行について（道路整備特別措置法第8条、第17条、第30条及び第31条関係）

新たに創設した権限のうち、占有物件の維持管理に係る措置命令及び法等に基づく許可等を受けた者に対する報告徴収又は立入検査については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は地方道路公社が代行することができることとした。また、道路管理者が有料道路に係る権限の一部を行使するに当たり、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、高速道路会社及び地方道路公社への事前の意見聴取及び事後通知が必要なものとして、重要物流道路の指定に係る協議を追加した。

第7 特定連絡道路の工事に係る資金の貸付けについて（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5条関係）

高速道路である重要物流道路と一般道路が連結する箇所において、近隣の商業施設等の利用等のために生じる交通の混雑を緩和するためには、民間活力を活用して、重要物流道路と商業施設等を直結する道路（以下「特定連絡道路」という。）の整備を促進、誘導することが重要である。他方、特定連絡道路の整備には多額の費用が必要となることから、当該民間事業者に対し、一定の支援を行うことにより、特定連絡道路の整備の促進を図ることが必要である。

このため、今般の改正により、都道府県又は市町村が特定連絡道路に関する工事を行おうとする民間事業者に対して当該費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、貸付けの条件が一定の条件に適合するときは、国は、当該貸付けに必要な資金の一部を無利子で当該都道府県又は市町村に貸し付けることができることとした。

なお、特定連絡道路に関する工事を行おうとする者（以下「特定連絡道路工事施行者」という。）の要件については、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（昭和 34 年政令第 17 号。以下「財特法施行令」という。）において、

- （1）特定連絡道路に関する工事に関し、道路の構造及び交通の状況その他当該特定連絡道路及び周辺の状態に照らして適切な工事実施計画を有する者であること
- （2）工事実施計画を実施するため適切な資金計画及び収支計画を有する者であること
- （3）特定連絡道路に関する工事を適確に行う能力を有する者であること

と定めている。

また、国の貸付金の条件の基準については、財特法施行令において、

- （1）貸付金の償還期間が 20 年（5 年以内の据置期間を含む。）以内であり、かつ、その償還が均等半年賦償還の方法によるものであること

と定めている。

さらに、国の貸付金に係る都道府県又は市町村の貸付金に関する貸付けの条件の基準については、

- （1）貸付金の償還期間が 20 年（5 年以内の据置期間を含む。）以内であり、かつ、その償還が均等半年賦償還の方法によるものであること
- （2）貸付けを受ける特定連絡道路工事施行者は、国又は都道府県若しくは市町村が、貸付けに係る債権の保全その他貸付けの条件の適正な実施を図るため必要があると認めて、当該特定連絡道路工事施行者の業務及び資産の状況に関し報告を求め、又はその職員に、当該特定連絡道路工事施行者の事務所その他の事業所に立ち入り、帳簿、書類その他の必要な物件を調査させ、若しくは関係者に質問させる場合において、報告をし、立入調査を受忍し、又は質問に応じなければならないこと

と定めている。

なお、特定連絡道路工事施行者の申請の方法及び貸付けの申請の方法については、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規則（昭和 60 年建設省令第 7 号）において定めている。

第 8 その他

この通知は、平成 30 年 9 月 30 日から施行する。

○ 道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）

（傍線の部分は改正部分）

<p>改 正 案</p>	<p>現 行</p>
<p>（占有物件の維持管理に関する基準） 第四条の五の五 法第三十九条の八の国土交通省令で定める基準は、道路占有者が、道路の構造若しくは交通に支障を及ぼし、又は及ぼすこととなるおそれがないように、適切な時期に、占有物件の巡視、点検、修繕その他の当該占有物件の適切な維持管理を行うこととする。</p>	<p>（新設）</p>

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

- 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 ※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

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
- 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のは困難
- 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
- 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



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

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

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】



災害時の道路啓開

- 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

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案について (補足資料)

平成30年2月
国土交通省 道路局

1. 道路整備に関する財政上の特別措置(かさ上げ措置の見直し案)

○ 今年度末までの時限措置となっている財特法の規定によるかさ上げ措置
⇒平成30年度以降10年間継続(平成40年3月末まで)

①財特法等に基づくかさ上げ

<補助事業(改築・修繕)>

拡充

全て対象
(1/2 → 5.5/10)

(現行対象外)
・補助国道等の修繕

<交付金事業(改築・修繕)>

見直し

重点配分対象事業を
対象
(1/2 → 5.5/10)

(現行対象外)
・補助国道の修繕

②財政力に基づくかさ上げ

拡充

全て対象

(現行対象外)
・市町村道の改築
・補助国道等の修繕

115

※ 直轄事業(改築)のかさ上げは継続(高規格幹線道路 2/3 → 7/10)

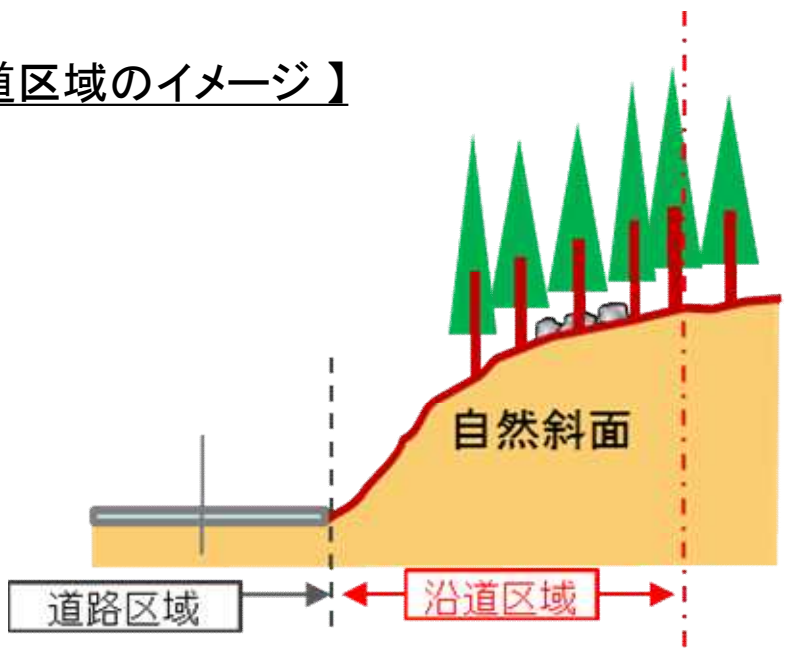
2. 道路利用の安全性の更なる向上 道路区域外に起因する災害防止措置の拡充

【道路区域外に起因する事故・災害の例】



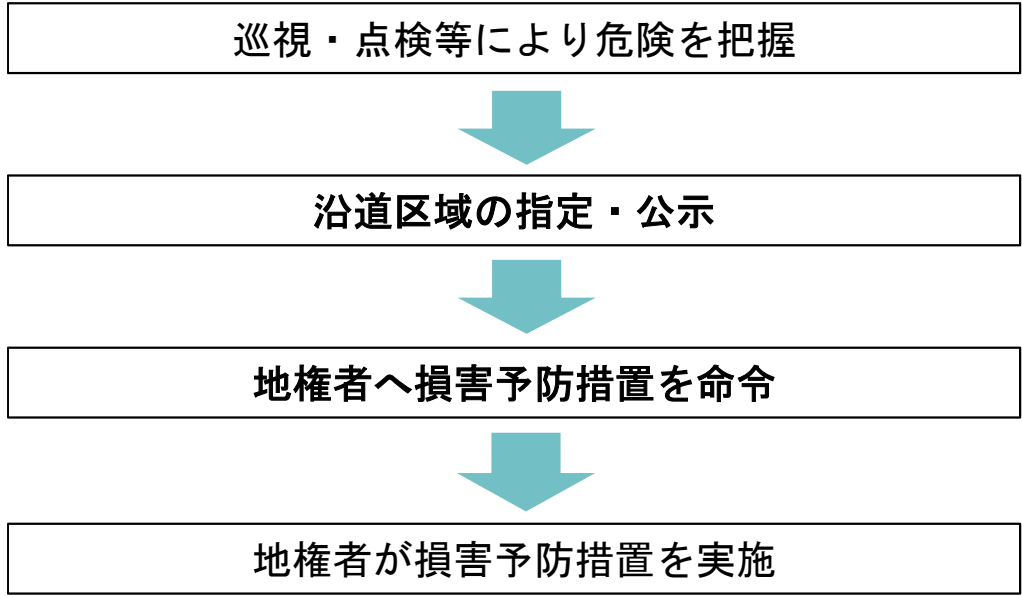
島根県道（島根県おおなんちょう邑南町）
H28.5 落石が軽自動車を直撃（死亡1名、負傷1名）

【沿道区域のイメージ】



※沿道区域は20m以内

【沿道区域制度による対策のフロー】



改正事項：必要に応じて損失補償

【損失補償を伴う損害予防措置の例】



岩小割・除去



落石防護ネット

2. 道路利用の安全性の更なる向上
 災害時の道路の啓開・復旧の迅速化

【 国土交通大臣による地方管理道路の災害復旧等代行制度 】

発生直後(道路啓開)

災害復旧

補助国道	大 (被災規模)	<p>行政機能が壊滅的に失われた災害に限定</p> <p style="text-align: center;">⇩ 対象範囲の拡大</p> <p style="border: 2px dashed red; padding: 5px;">重要物流道路(代替・補完路含む) における道路啓開</p>	<p>補助国道における 災害復旧</p>
	小		
地方道	大 (被災規模)	<p>行政機能が壊滅的に失われた災害に限定</p> <p style="text-align: center;">⇩ 対象範囲の拡大</p> <p style="border: 2px dashed red; padding: 5px;">重要物流道路(代替・補完路含む) における道路啓開</p>	<p>著しく異常かつ激甚な非常災害に限定 (例：熊本地震)</p> <p style="text-align: center;">⇩ 対象範囲の拡大</p> <p style="border: 2px dashed red; padding: 5px;">重要物流道路(代替・補完路含む) における災害復旧</p>
	小		

117

2. 道路利用の安全性の更なる向上 占有物件の維持管理 / 占有制限対象の追加

占有物件の維持管理の適正化

◆ 占有物件の損壊による道路損傷

下水道等の老朽化による道路陥没



**占有物件に起因する道路陥没件数
約2,900件/年 (H28年度)**

118

◆ 法改正の概要

占有物件の維持管理義務の法定

道路の構造や交通への支障又はそのおそれが生じないよう、道路占有者が占有物件を適切に維持管理する義務

報告徴収・立入検査

措置命令

維持管理義務違反者に対し、必要な措置を命令

※現行制度による対応は監督処分による許可取消し等に限定
(特に、ライフライン物件の許可取消しは国民生活・経済活動への支障が大)
※措置命令制度の新設により、占有を継続させつつ事故の未然防止を実現

幅員が著しく狭い歩道における占有制限

◆ 課題

幅員の狭い歩道上の電柱が歩行者や車いす利用者・ベビーカーの安全で円滑な通行に支障



歩道ですれ違えず
車道にはみ出す事例



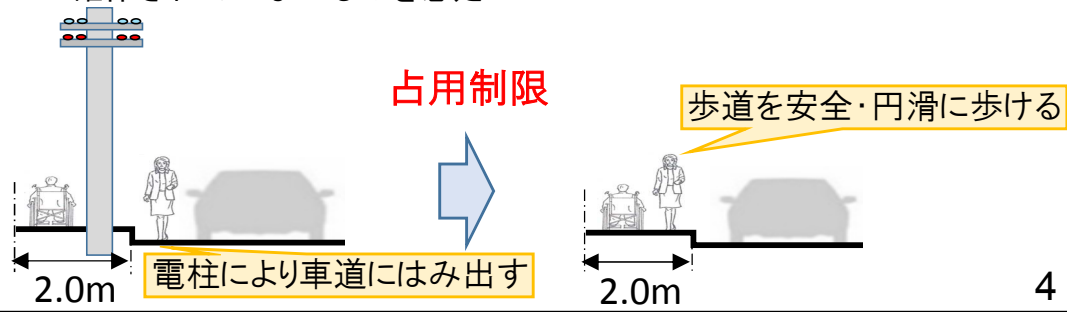
通学児童が車道にはみ出す事例

◆ 法改正の概要

道路法第37条に基づく占有制限の対象に「幅員が著しく狭い歩道について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合」を追加

(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有制限が可能)

※優先的に対応すべき道路として、歩行者や車いす利用者・ベビーカーが多い歩道のうち、電柱があることにより十分な有効幅員が確保されていないものを想定



3. 「重要物流道路制度」による物流生産性の向上 指定制度の概要

平常時のネットワーク

主な課題

- トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)*の台数が5年間で約1.5倍に増加
(H24:約20万台→H28:約30万台) 等

* 道路の通行には特車通行許可が必要

災害時のネットワーク

主な課題

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所で行き止まりが発生
- 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で前回より増加(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府) 等

重要物流道路

＜＜平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保＞＞

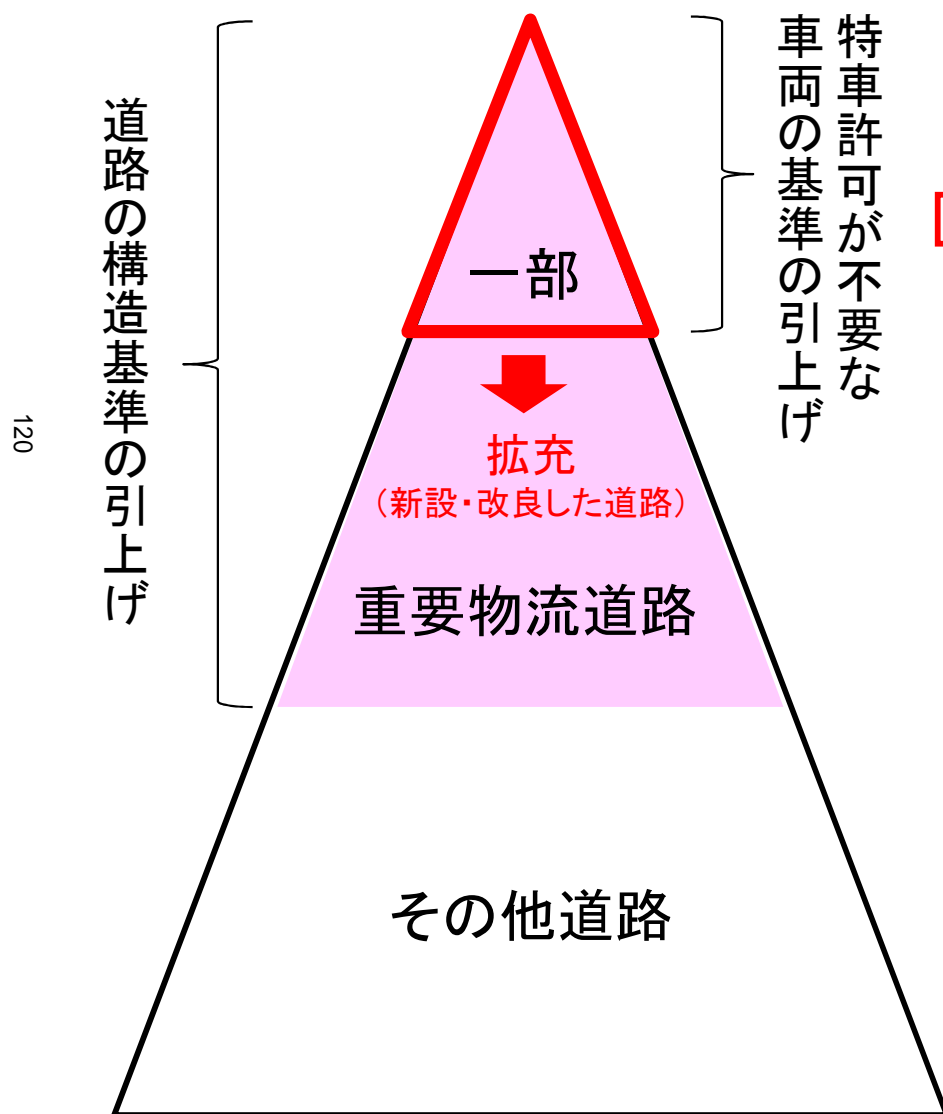
広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

機能強化・重点支援

- ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
- ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
- ・民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設 等

3. 「重要物流道路制度」による物流生産性の向上 道路構造の強化

国際海上コンテナ車(40ft背高)
に対応する水準まで引上げ



- ① 国際海上コンテナ車(40ft背高)の走行が多く、構造的に支障のない区間を指定。
- ② 国際海上コンテナ車(40ft背高)の区間内の走行は特車許可手続きは不要。
- ③ 但し、走行経路や重量を確認できる車両に限定することを検討。

その他、通行の安全等を確保するための条件を検討(連行禁止、交差点徐行等)

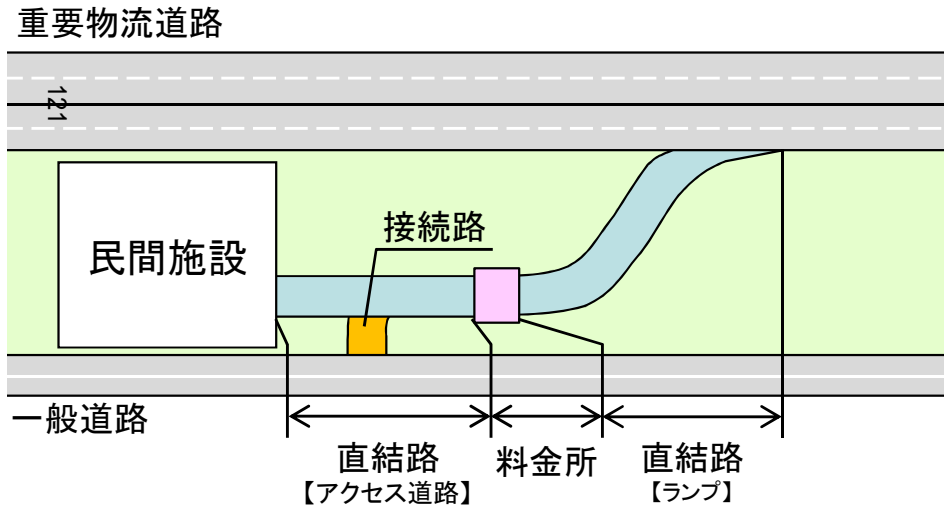


国際海上コンテナ車(40ft背高)

3. 「重要物流道路制度」による物流生産性の向上 民間施設直結スマートIC整備に係る無利子貸付

- 高速道路と近傍の民間施設を直結するインターチェンジを民間企業の発意と負担による整備を可能とすることで、高速道路を活用した企業活動を支援し、経済の活性化を図る
- 重要物流道路に民間施設直結スマートIC整備事業を行う民間事業者に対し、直結路の整備費用の一部を無利子貸付する制度を創設
- 民間事業者が民間施設直結スマートICの用に供する土地を取得した場合において、民間事業者に課される登録免許税の非課税措置を創設

<民間直結スマートIC>



直結路 アクセス道路・ランプ	料金所	接続路
民間施設管理者	高速道路会社	地方公共団体

※直結路は、整備後に民間施設管理者から地方公共団体に無償譲渡し、地方公共団体が維持管理

<無利子貸付制度の概要>

【貸付額】

民間事業者が整備する直結路の事業費のうち、地方公共団体の貸付額*の1/2以内
 ※地方公共団体の貸付限度額は、民間事業者が整備する直結路の事業費の1/2以内

【貸付条件】

- 1) 利率 : 無利子
- 2) 償還期間 : 20年以内
- 3) 据置期間 : 5年以内
- 4) 償還方法 : 均等半年賦償還

<貸付スキーム(イメージ)>

