

## ●道路法等の一部を改正する法律

平成30年2月 2日 閣議決定  
平成30年3月31日 公 布

## 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**

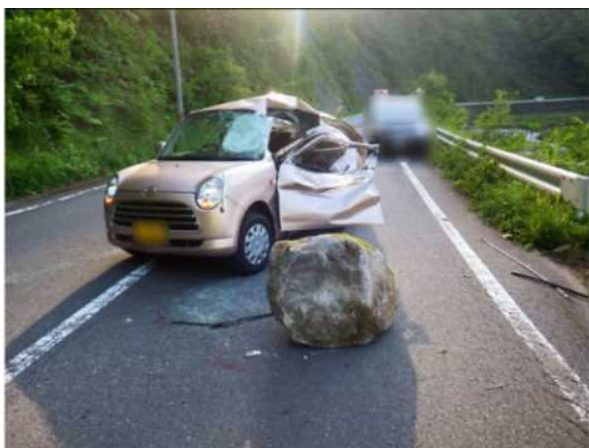
全て対象

(現行対象外)  
・市町村道の改築  
・補助国道等の修繕

※ 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)

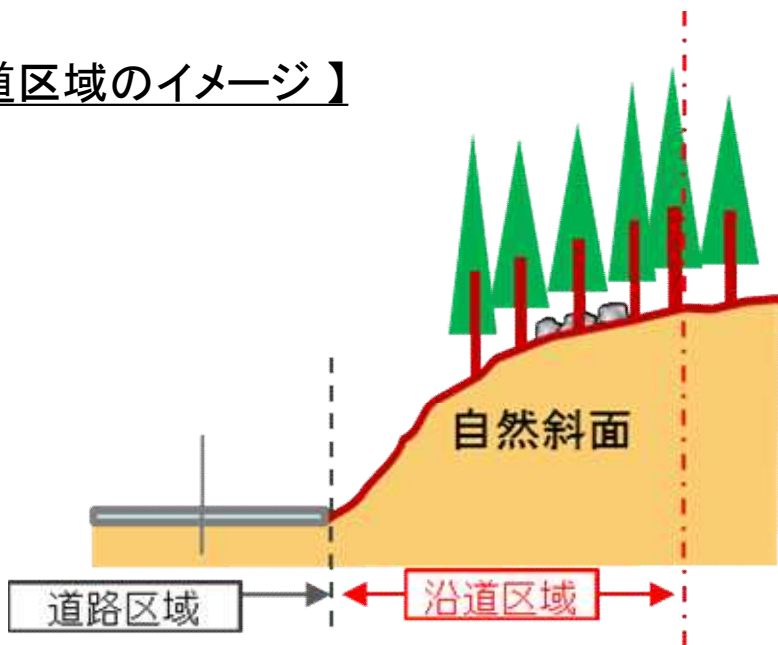
## 2. 道路利用の安全性の更なる向上 道路区域外に起因する災害防止措置の拡充

### 【道路区域外に起因する事故・災害の例】



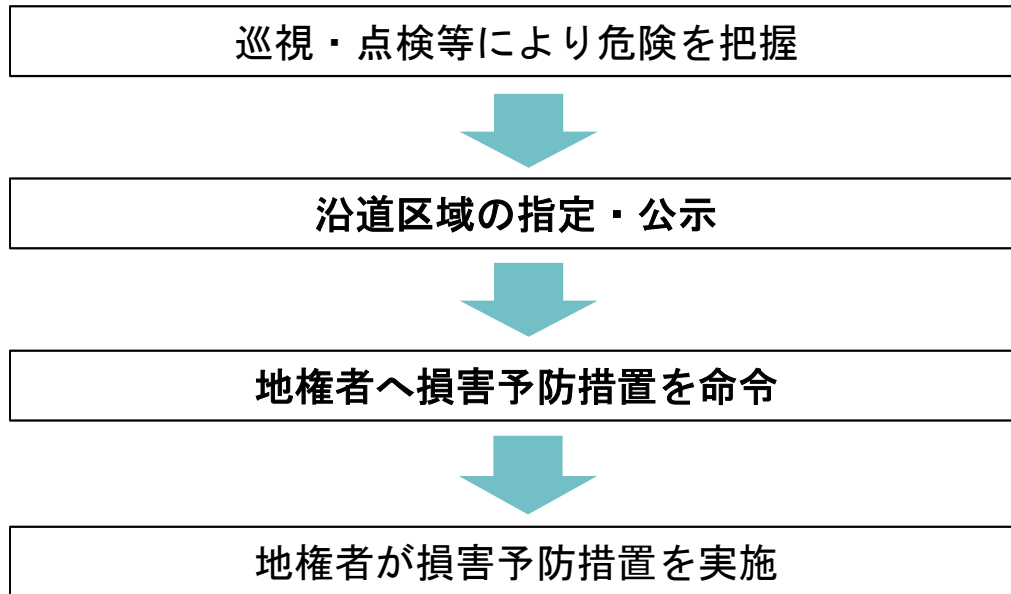
島根県道（島根県おおなんちょう邑南町）  
H28.5 落石が軽自動車を直撃（死亡1名、負傷1名）

### 【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)	行政機能が壊滅的に失われた災害に限定	補助国道における 災害復旧
	小	 対象範囲の拡大 <div style="border: 2px dashed red; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;">                     重要物流道路(代替・補完路含む)                      における道路啓開                 </div>	
地方 道	大 (被災規模)	行政機能が壊滅的に失われた災害に限定	著しく異常かつ激甚な非常災害に限定 (例：熊本地震)
	小	 対象範囲の拡大 <div style="border: 2px dashed red; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;">                     重要物流道路(代替・補完路含む)                      における道路啓開                 </div>	 対象範囲の拡大 <div style="border: 2px dashed red; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;">                     重要物流道路(代替・補完路含む)                      における災害復旧                 </div>

# 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)

### ◆ 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



歩道ではすれ違えず  
車道にはみ出す事例



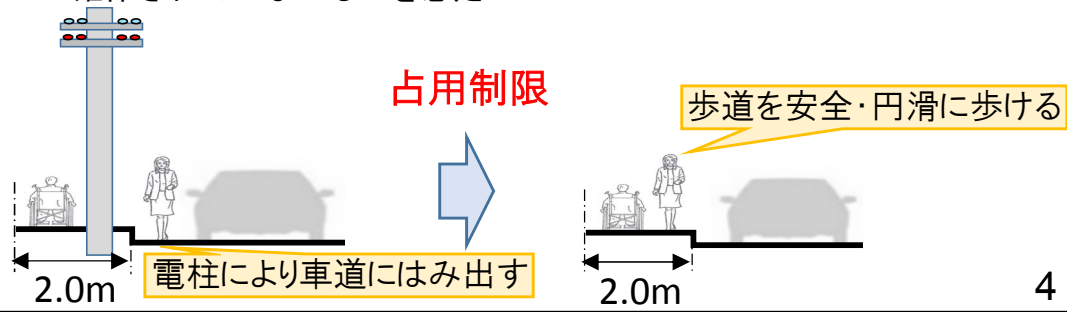
通学児童が車道にはみ出す事例

### ◆ 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＞＞

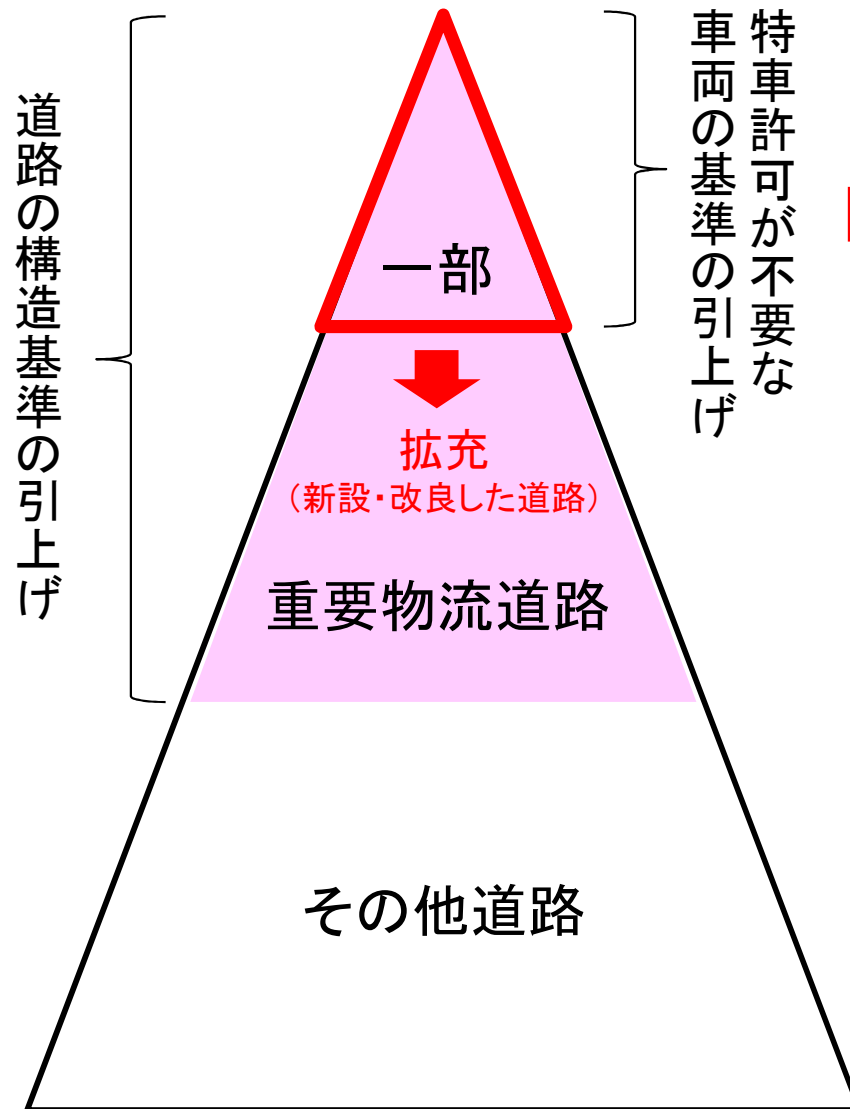
広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

#### 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)



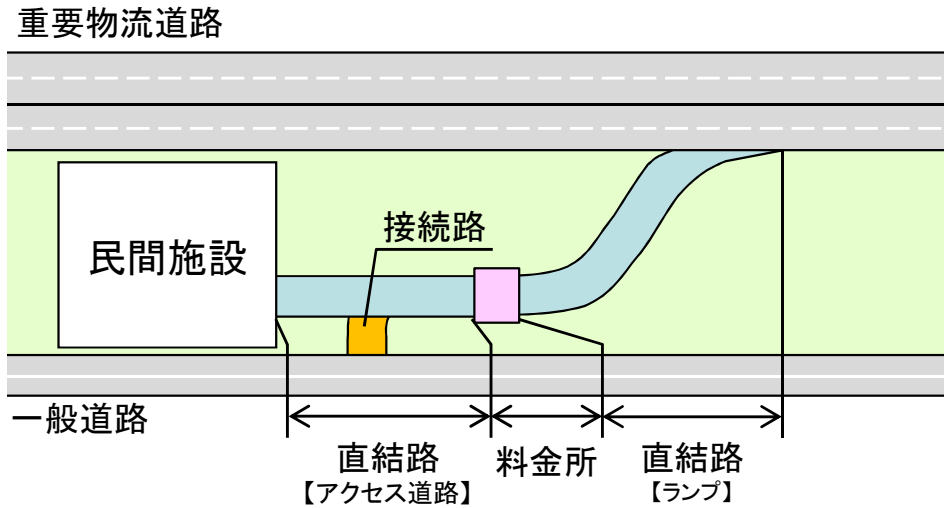
国際海上コンテナ車(40ft背高)



### 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)>

