

道路法等改正案

安全かつ円滑な道路交通の確保及び道路の効果的な利用の推進を図るため、令和 2 年 2 月 4 日、「道路法等の一部を改正する法律案」が内閣から衆議院に提出された。以下、主な内容を紹介する。

1. 限度超過車両の通行可能経路に係る確認制度の創設等

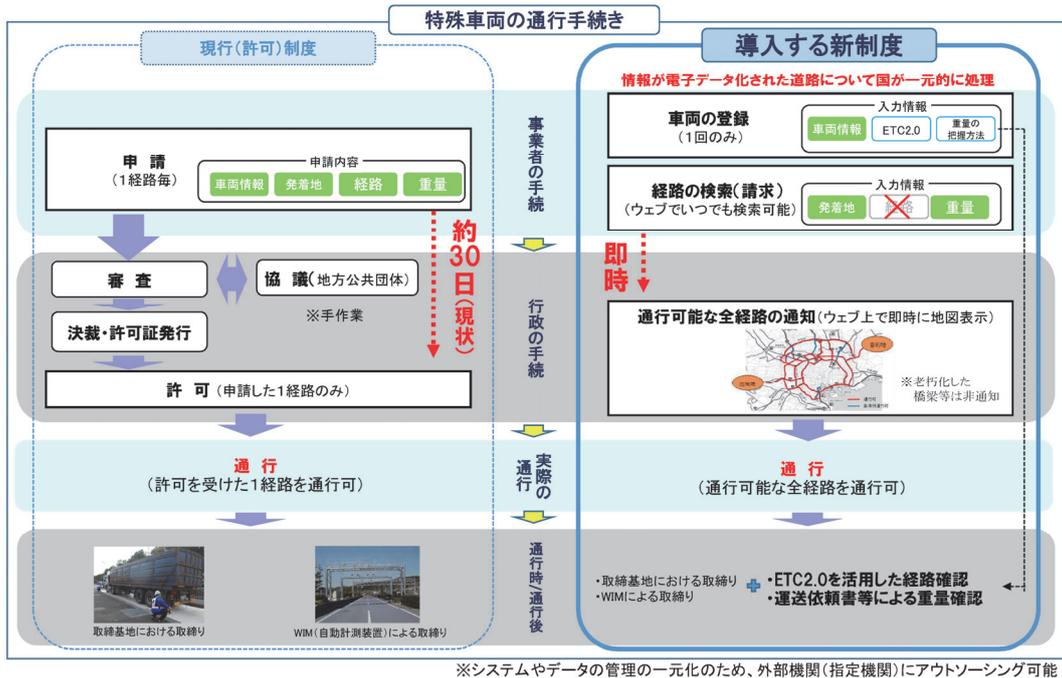
トラック運送業界における深刻な人手不足の中、大型車による物流需要の増大に伴い、限度超過車両（特殊車両）¹の通行許可手続が長期化しており、事業者負担の増大、生産性の低下につながっている。通行の許可を受けようとする者は、通行経路ごとに都度申請し道路管理者の許可を得る必要があるところ、これまでも手続緩和や通行許可に係る審査日数の短縮に向けた取組が行われてきたが、令和元年 12 月時点で国が許可した平均審査日数は、システムによる自動審査で完結するものが 7.1 日であるのに対し、地方公共団体との協議が必要とされるなどシステムで完結しないものは 31.4 日と長い期間を要している。

本法律案では、限度超過車両の通行可能経路に係る確認制度を創設し、事前に国土交通大臣の登録を受けた限度超過車両については、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することで、事業者は即時に当該経路を通行できることとするとともに、同大臣は ETC 2.0 を通じ実際の通行経路等を把握することとしている。また、地方公共団体が管理する道路で完結する通行経路の申請についても、情報が電子データ化された道路に係るものは、その同意を前提に、手続を国へ一元化することとしている。

新制度の導入により、通行許可に係る事前審査が緩和される一方、これまでも過積載等の法令違反も依然として散見される状況にあり、過積載等の違反車両の取締り等の実効性確保等に留意が求められる。

¹ 「限度超過車両」（特殊車両）とは、車両の構造が特殊である車両、あるいは、輸送する貨物が特殊な車両で、幅・長さ・高さ・総重量のいずれかの一般的制限値を超えるもの、橋・高架の道路・トンネル等で総重量・高さのいずれかの制限値を超えるものをいう。道路交通の秩序を保持するため、限度超過車両が道路を通行するためには、道路管理者による通行許可が必要となる（道路法第 47 条の 2 第 1 項）。また、道路管理者を異にする 2 以上の道路に係る限度超過車両の通行許可の申請については、一の道路の道路管理者が他の道路の道路管理者に協議し、その同意を得て申請に係る全ての道路を許可することができることとされている（同条第 2 項）。

図表 1 新たな通行制度のイメージ



(出所) 国土交通省資料

2. 特定車両停留施設の設置等

主要駅周辺にバス停留所等が分散し、そのために周辺道路に交通渋滞等が生じるなど、安全かつ円滑な交通の確保に支障が生じている。

平成28年4月に新宿駅周辺に設けられた「バスタ新宿」は、従来同駅周辺に点在していた多数のバス停留所等の集約化により、周辺道路の混雑解消及び交通安全の確保に大きく貢献している。国土交通省は、このバスタ新宿をモデルに、交通結節点「バスタ」の全国展開を推進することとしている。しかし、バスタ新宿は法的には道路附属物（一般交通の用に供する自動車駐車場）であり、バスやタクシー専用のターミナルとして位置付けられておらず、一般車の利用を法的に規制できないこと、バスタ新宿において用いられた施設の管理方法を定める兼用工作物²協定には、統一的な基準が存在せず、費用負担の方法や整備・運営における役割分担などを都度調整する必要があること等の課題が指摘されている。

本法律案では、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「特定車両停留施設」として道路附属物に追加し、法的に位置付けることとしている。また、当該施設の運営について、コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用を可能としている。

特定車両停留施設の整備に当たっては、交通・物流事業者を含む施設利用者のニーズを的確に踏まえ、整備効果を最大化することが求められる。

² 「兼用工作物」とは、道路と堤防、護岸、ダム、鉄道橋、軌道橋、踏切道、駅前広場等の公共の用に供する工作物又は施設とが相互に効用を兼ねる場合の当該道路及び他の工作物をいう。

図表2 特定車両停留施設のイメージ



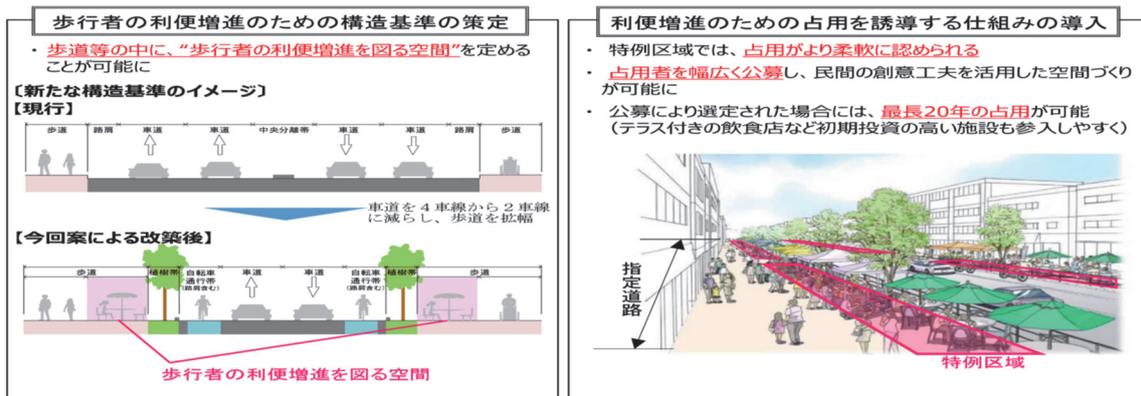
(出所) 国土交通省資料

3. 歩行者利便増進道路の創設

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再構築が求められている。しかしながら、当該道路空間の形成に向けては、現行道路法上、歩行者の利便増進に資する観点からの道路整備に係る統一的な構造基準がないこと、道路の占用許可に当たり無余地性の基準³が障壁となることなどの課題が指摘されている。

本法律案では、歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、「歩行者利便増進施設等」（ベンチやカフェ、広告塔・看板等）の適正かつ計画的な設置の誘導が特に必要な道路について、区間を定め、道路管理者により「歩行者利便増進道路」として指定できることとし、当該道路での当該施設等の占用は無余地性の基準の適用外とするほか、初期投資の高い施設でも参入しやすいよう、公募占用制度により最長20年の占用を認めることとしている。

図表3 歩行者利便増進道路のイメージ



(出所) 国土交通省資料

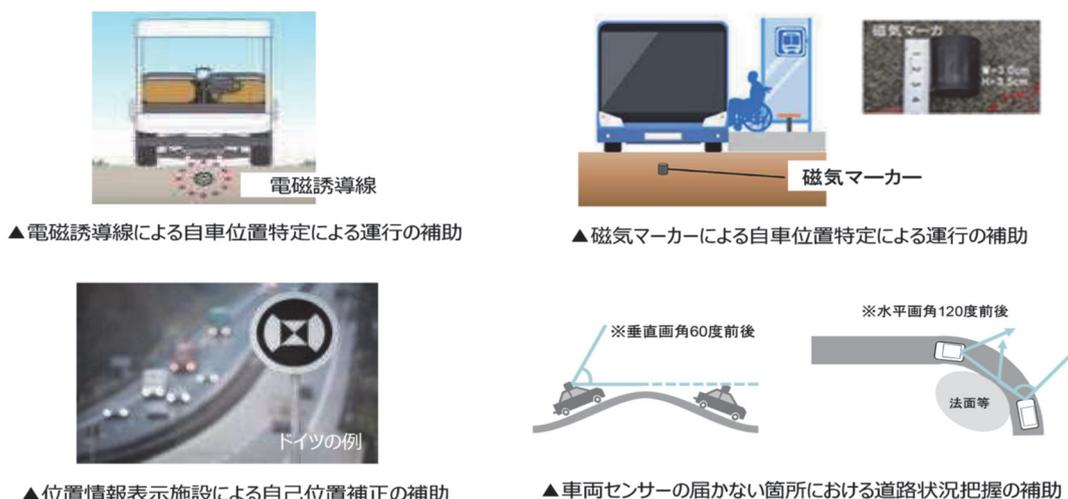
³ 道路上に一定の物件や施設などを設置し、継続して道路を使用することを「道路の占用」という。道路の占用には当該道路を管理する道路管理者の許可が必要となる（道路法第32条）。また、道路の占用許可基準では、当該道路を占用しようとする物件の設置につき「道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないもの」でなければならないこととされている（無余地性の基準、同法第33条）。

4. 自動運行補助施設の設置

2020年を目途としたレベル3以上の自動運転⁴の実用化に向け、現在までに実証事業等が各地で行われているが、これらの実施結果から、トンネル・山間部等でのGPS測位精度の低下や、降雪・霧等の気象の変化による車両センサーの性能低下などの自車位置特定に係る課題が明らかとなっており、道路側からも、電磁誘導線や磁気マーカ等による自車位置特定に係る運行補助の必要性が高まっている。

本法律案では、電子・磁気的方法等により自動運行装置⁵を備えた自動車の自動的な運行を補助するための施設等を「自動運行補助施設」と規定し、道路附属物に、同施設で道路管理者が設けるものを追加するほか、民間事業者による同施設の整備を念頭に、同施設を占用物件として規定し、無余地性の基準の適用外としている。

図表4 自動運行補助施設のイメージ



(出所) 国土交通省資料

5. 災害が発生した場合における国土交通大臣による代行制度の拡充

道路法第13条第3項では、補助国道⁶の災害復旧工事を地方公共団体に代わって国土交通大臣が行う代行制度が定められている。平成30年の同法改正により、迅速な緊急物資輸

⁴ 自動運転レベルについては、米国の自動車関連分野の専門家で構成される非営利団体「SAE International」が提供している無償規格「J3016」(2016年9月)及び、その日本語参考訳として公益社団法人日本自動車技術会が公表しているJASOテクニカルペーパー「自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」(平成30年2月)の定義が政府に採用されている。これらによれば、レベル3以上の自動運転レベルの定義については、システムが全ての運転タスクを実施するがシステムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要なものがレベル3、特定条件下においてシステムが全ての運転タスクを実施するものがレベル4、常にシステムが全ての運転タスクを実施するものがレベル5とされている。

⁵ 「自動運行装置」とは、プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の認知・予測・判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有する装置をいう。

⁶ 国道(一般国道)の道路管理者は、原則的には都道府県知事であるが、政令で指定された区間は国土交通大臣とされている(道路法第13条第1項)。補助国道とは、当該指定区間以外の一般国道をいう。

送等を支えるため、国土交通大臣は、重要物流道路⁷及びその代替・補完路が補助国道又は地方道である場合、道路管理者である地方公共団体からの要請に基づき、道路啓開⁸・災害復旧工事を代行できることとされた（同法第 48 条の 19）。

また、補助国道・地方道における災害復旧工事の国土交通大臣による代行については、大規模災害からの復興に関する法律第 46 条に基づき、著しく異常かつ激甚な非常災害であって政府が緊急災害対策本部を設置する「特定大規模災害」又はその他著しく異常かつ激甚な非常災害として政令で指定する「非常災害」による被害に限定して実施されている。一方、近年の災害の頻発・激甚化の傾向を受け、災害の規模や道路の種類に関係なく災害発生時における道路の迅速な災害復旧等が求められている。

本法律案では、道路法における道路啓開・災害復旧工事の国土交通大臣による代行制度について、重要物流道路以外の補助国道・地方道についても、地方公共団体からの要請に基づき、高度の技術を要するもの又は高度の機械力を使用して実施することが適当と認められるものに限り、新たに代行制度の対象とすることとしている。

図表 5 道路法における権限代行の拡充のイメージ

	発生直後(道路啓開)	災害復旧
補助国道	重要物流道路（代替・補完路含む）に限定 ↓ 対象範囲の拡大 補助国道全線	補助国道における災害復旧
地方道	重要物流道路（代替・補完路含む）に限定 ↓ 対象範囲の拡大 地方道全線	重要物流道路（代替・補完路含む）に限定 ↓ 対象範囲の拡大 地方道全線

（出所）国土交通省資料

おおしま みちる
 （大嶋 満・国土交通委員会調査室）

⁷ 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等を勘案し、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について、区間を定め、重要物流道路に指定することができるとしている（道路法第 48 条の 17 第 1 項）。

⁸ 「啓開」とは、災害発生時において、障害物の除去等を行い、緊急車両等の通行ルートを確認するなど、救援ルートを確認することをいう。