

車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令の全部を改正する省令案に関するパブリックコメントの実施結果

実施期間：令和８年７月６日～令和８年８月４日（30日間）

提出件数：計16件

※１件に複数の内容がふくまれるご意見を整理の上で掲載しています。

※本件に関係のないご意見や趣旨が不明確なご意見は当該件数に含まれておりません。

	提出意見	国土交通省の考え方
1	路面材料について、「環境を汚染しないこと」を追加すべきだ。 現在使われているアスファルトは 重油由来の物質で、除去し切れていない油分や硫黄成分、添加剤などが、降雨の度に流出して 水質・土壌を汚染している。 また近年 温暖化により増加している猛暑・酷暑の時期には、有害なガスを発生させ大気汚染・温室効果ガス発生の原因にもなっている。 加えて、近年 石油枯渇により シェールガス（加圧採油）に変わっている事により、アスファルトの量が減り 高騰を招いている。 環境に配慮した 持続性のある素材への切り替えが急務である。 ヨーロッパ等では、既に 砕石素材・コンクリートなどに 切り替えが進んでいる。 アスファルトは いわば「石油精製のゴミ」であり、捨て場に困って 日本中の道路に「舗装材」として使用した経緯がある。 SDGs が叫ばれる現代、環境に配慮した素材に切り替えるのは、当然ではないのか。	国土交通大臣が定める基準として、舗装の構造に関する技術基準についても改定する予定であり、舗装構造に起因する環境への負荷を軽減するよう努めることを規定する予定です。
2	（自転車・車椅子などでもスムーズに通行できる）圧縮ウッドチップなど、環境型の素材に 切り替えるべきだ。 車道なら、砂利を多用して アスファルトを減らす工法など、海外で行われている様な 脱石油化を進めるべきだろう。 （舗装素材やゴムタイヤの）粉塵の出にくい道路素材である事も、条件とすべきだ。	国土交通大臣が定める基準として、舗装の構造に関する技術基準についても改定する予定であり、舗装構造に起因する環境への負荷を軽減するよう努めることを規定する予定です。
3	地域によって道路状況や積雪の程度等が異なるため、全国一律の基準を定めるのは難しいと思うのですが、整合性やコスト負担についてどう考えているか、どのような対策をとるかまで書いてほしかった。	国土交通大臣が定める基準として、舗装の構造に関する技術基準についても改定する予定であり、コスト等についても規定する予定です。

4	第二条各号及び第三号各号のいずれも末尾の句点は不要ではないか。なお、上位法令である道路法第二条第二項各号においても句点は付していないところ、句点を付さないことを認識していないはずがないため、法令案に関する確認体制を整備すべきであるとする。	ご指摘を踏まえて、第2条各号及び第3条各号の末尾の句点を削除する修正を行いました。
5	現行の省令は数値基準があり明確であるのに対して、改正案には数値基準がなく曖昧な規定ぶりとなっています。 数値基準がないと性能にばらつきが出たり品質に幅が出たり、事故等の原因となるおそれがあると思います。 数値基準を設定しなくてもよいのでしょうか。また、数値基準を削除した理由を教えてください。	国土交通大臣が定める基準として、舗装の構造に関する技術基準についても改定する予定であり、舗装の性能が有する指標や数値基準についても規定する予定です。
6	1.「概要.pdf」のスケジュールに「大臣が定める基準」の公表時期を追記する 改善内容:「概要.pdf」の「3. 今後のスケジュール(予定)」の欄に、第一条で委ねられている「国土交通大臣が定める基準(告示など)」の具体的な策定・公表予定時期を一行追記することです。 効果: 現場の設計者や地方自治体は、省令の「公布・施行」のタイミングだけでなく、「いつ具体的な数値指標が手に入るのか」が分かるため、新基準への移行準備や予算確保の見通しが非常に立てやすくなります。	国土交通大臣が定める基準として、舗装の構造に関する技術基準についても改定する予定であり、速やかに実施する予定です。
7	2.「意見公募要領.pdf」に「意見の概要と対応方針」の公表予定を明記する 改善内容:「意見公募要領.pdf」の注意事項にある「個別の回答はいたしかねます」という記述の後に、「なお、頂いた御意見の概要とそれに対する当省の考え方(対応方針)」については、後日まとめて公表いたします」といった一文を付け加えることです。 効果: パブコメの期間が短いという批判に対し、個別回答の手間は省きつつも「寄せられた意見をブラックボックスにせず、集約してフィードバックする」という姿勢を示すことで、手続きの透明性と信頼性を手軽に向上させられます。	運用について総務省が定めている通知に従い、適正な対応に努めて参ります。
8	3.「概要.pdf」に附則の「設計」に関する補足(定義)を1文加える 改善内容:「案文.pdf」の附則にある「この省令の施行の日前に行った設計による道路」という経過措置について、この「設計」が具体的にどの段階(例:契約締結済みのもの、あるいは設計完了報告がなされたものなど)を指すのか、その解釈の目安を「概要.pdf」の解説部分に注釈として1文追加することです。 効果: 現場で現在進行中のプロジェクトを抱える地方自治体や建設業者が、自分たちの案件に新旧どちらの基準が適用されるかを自己判定できるようになり、本省や地方整備局への問い合わせの殺到を未然に防ぐことができます。	施行日前までに設計に着手しているものについては、改定される省令の規定に適合しない部分がある場合は当該規定は適用しません。

9	【該当箇所】 附則(経過措置)第二項 【意見の趣旨】 適用基準の境界を明確にし、設計および施工現場における実務上の混乱を防ぐため、「施行の日前に行った設計」の定義をより客観的な表現に修正することを提案します。 【理由・具体的な改善案】 現行案の「施行の日前に行った設計による道路」という表現では、「設計業務の契約日」「設計の着手日」「設計の完了日」「行政への納品・承認日」のどの時点を指すのかが曖昧であり、新旧基準の移行期においてどちらの基準を適用すべきか現場で判断に迷う懸念があります。 つきましては、客観的かつ明確に判別できるよう、以下のような表現への修正を提案いたします。 (修正案) 「この省令の施行の日前に契約が締結された設計業務による道路、又は施行の日前に着手された設計による道路については、…」	施行日前までに設計に着手しているものについては、改定される省令の規定に適合しない部分がある場合は当該規定は適用しません。
10	【該当箇所】 第二条(自動車の輪荷重を支持するために必要な車道等の舗装に関する性能)各号 【意見の趣旨】 性能要件の免責・除外事由における判断基準を客観的なものとするため、評価方法や基準の根拠を明確にすることを要望します。 【理由・具体的な改善案】 第二条各号において「著しく低下しない場合を除く」「十分に支持することができる場合を除く」との記述がありますが、「著しく」や「十分に」という表現は主観が入りやすく、現場の設計者や審査担当者によって解釈が分かれる恐れがあります。 本改正の目的である新技術や新工法の導入促進を確実なものとするため、これらの除外条件に該当するか否かを判定するための客観的な数値指標や評価方法(あるいはそれらを別途告示やガイドライン等で示す旨)を、第一条と同様に「国土交通大臣が定める基準等」に紐付ける、もしくは今後の運用の段階で速やかに明確化していただくよう要望いたします。	国土交通大臣が定める基準として、舗装の構造に関する技術基準についても改定する予定であり、舗装の性能が有する指標や数値基準についても規定する予定です。

11	【該当箇所】 今後のスケジュール(全般) 【意見の趣旨】 地方自治体や民間事業者への円滑な移行を促すため、詳細な大臣基準の早期公表と、十分な周知・準備期間の確保を要望します。 【理由・具体的な改善案】 本改正では、ライフサイクルコストの縮減や性能保持想定期間の導入など、実務に大きな影響を与える変更が含まれています。令和8年8月下旬の公布から令和9年4月1日の施行までの約7ヶ月の間に、地方自治体や設計実務者が「国土交通大臣が定める基準」の具体的な内容を正確に理解し、積算や設計に反映させる必要があります。新基準への対応遅れによる発注・工事の遅延等を防ぐため、公布後速やかに詳細な技術的基準(告示や通達など)を公表いただくとともに、地方自治体や民間向けの丁寧な説明会や周知期間を確保していただくよう要望いたします。	国土交通大臣が定める基準として、舗装の構造に関する技術基準についても改定する予定であり、速やかに実施する予定です。
12	本改正案に反対します。 (理由) 道路構造令第23条第2項は、舗装等に関する具体的な基準を国土交通省令に委任しているものであるが、本改正案は、この趣旨に反して具体的な基準のほとんど全部を国土交通大臣の決定に再委任する不適切なものであること。 本改正案第2条及び第3条柱書は「性能」を各号列記することとしているが、実際の各号は「もの。」が規定され、「性能」ではなく「基準」が規定される形となっているため、修正を要すること。	道路構造令第23条第2項の国土交通省令で定める基準として、省令で性能を確保するため車道等の舗装の維持又は修繕を行う必要があると認められる状態に達するまでの期間である性能保持想定期間を定めることとし、性能保持想定期間に係る詳細な基準については、国土交通大臣が定める基準である舗装の構造に関する技術基準において定めることとしています。

13	第二条及び第三条に「次に掲げる性能を有するものとする」とありますが、この表記であれば掲げられている項目は「性能」ではなく「機能」ではないでしょうか。性能とは、その器具や工作物等が持っている性質、能力が高いのか低いのか、あるいは優れているのか劣っているかなどを具体的な数値などをもって示す場合の用語であり、ここに書かれているように「有するのか、有していないのか」、「確保できるのか、できないのか」という表記であれば、性能ではなく機能であり、性能という用語を用いるのは不適當だと思います。舗装の構造基準を「性能」で規定するのであれば、住宅性能表示基準などとも整合を図り、「性能」を的確に正しく用いた表記とすべきです。 第二条 第二項及び第三項に「雨水等の浸入が最小限度となるもの」とありますが、最小限度とは何をもって最小とするのか、また、それを実際に確かめようとするばどんな方法で確かめられるのか、根拠となる知見を示されるべきだと思いますが、いかがでしょうか。ほんとうに舗装内部や路床等に浸入する水の量の最小限度を規定することが可能なのか、また、確かめる方法があるのか、はなはだ疑問です。また、前述の繰り返しになりますが、そもそも「最小限度」という一つの基準しかないものが、性能の規定といえるものなのかどうか、用語の使い方が不適當と思われるます。 第三条 第三項に「舗装路面の排水を速やかに行うことができるもの」とありますが、舗装路面の排水が速やかに行われるかどうかは、舗装の排水性能の優劣によってのみ決まるものではなく、道路の縦断勾配、横断勾配、側溝等の排水施設が一体となって処理されるものであり、舗装路面に排水のしやすさを定めることはあっても、できるかできないかの規定を設けるのは無理があると思います。	頂いたご意見は、今後の施策の実施に関するご意見として参考にさせていただきます。
14	性能を定める場合の法文として、以下の修正を提案します。 (自動車の輪荷重を支持するために必要な車道等の舗装に関する事項) 第二条 車道等の舗装は、路床、床版その他これに類するもの(以下この条において「路床等」という。)と一体となって自動車の輪荷重を十分に支持するに足りるものとして、次に掲げる事項について所要の性能を満たすものとする。 一 自動車の輪荷重を十分に分散させて路床等に伝えるもの(路床等のみで自動車の輪荷重を十分に支持することができる場合を除く。) 二 雨水その他の地表水(この号及び次号において「雨水等」という。)が舗装内部に浸透しにくいもの、または、浸透する場合であっても強度が低下しにくいもの。 三 路床等への雨水等の浸透が生じにくいもの。 (自動車の安定した走行を確保するために必要な車道等の舗装路面に関する事項) 第三条 車道等の舗装路面は、次に掲げる事項について所要の性能を満たすものとする。 一 自動車が車道等に沿って通行する場合に安定した走行を確保するもの。 二 自動車が進路の変更をする場合に安定した走行を確保するもの。 三 道路構造と一体となって舗装路面の排水をすみやかに行えるもの。	頂いたご意見は、今後の施策の実施に関するご意見として参考にさせていただきます。

15	自動車だけではなく、自転車を含む「軽車両が車道及び側道等に沿って通行する場合に安定した走行を確保できるもの」を追加すべきである。	本省令案は、自動車の安全かつ円滑な交通を確保するため、舗装の構造について基準や性能を規定するものですが、令和8年5月に閣議決定された自転車活用推進計画に基づき、走行環境の整備による良好な利用環境の実現に向け、自転車通行空間の整備に取り組んでまいります。
16	本省令案の改正にあたり、自転車利用者および全ての道路交通参加者の安全性の観点、ならびにEVや自動運転車などの次世代モビリティの普及を見据えた基盤整備の観点から、以下の点において意見を述べさせていただきます。 第一に、自転車にとって真に安全で快適な路面環境の実現です。自転車は自動車に比べてタイヤが細く脆弱であり、路面の小さな凹凸、段差、ゴミや小枝、あるいは夏季の高温によるアスファルトやマンホールなど、わだち掘れといった道路の不具合によって、パンクやスリップ、重大な転倒事故の危険に常に晒されています。今回の舗装構造の基準見直しにおいては、自動車の重量耐性や効率性だけでなく、自転車が安全かつスムーズに走行できる平滑性と耐久性を備えた舗装基準が徹底されるべきです。 第二に、自転車に優しい良質な道路インフラの整備が、EV(電気自動車)や自動運転車の進化・普及にも直接寄与するという視点です。路面の平滑性や構造の均一性を高めることは、車載センサーやミリ波レーダー等で路面状況を把握する自動運転車の精度向上や、EVのエネルギー効率の最適化にも不可欠であり、多様なモビリティが安全に共存する社会インフラの強化につながります。 最後に、行政が推進すべきは、一部の大型車両や特定の自動車交通の論理だけに偏った基準作りではなく、自転車をはじめとする日常の生活交通や一般市民が安全に移動できる「足元から安心できる道路環境」の構築です。実態に即した柔軟かつきめ細やかな舗装基準の整備を強く求めます。	本省令案は、自動車の安全かつ円滑な交通を確保するため、舗装の構造について基準や性能を規定するものですが、令和8年5月に閣議決定された自転車活用推進計画に基づき、走行環境の整備による良好な利用環境の実現に向け、自転車通行空間の整備に取り組んでまいります。