資料5-2

### 平成31年度

道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 概 要

平成30年8月

国土交通省道路局国土交通省都市局

### 目 次

I 基本方針 ············1
Ⅱ 要求概要2
1 要求総括表
2 新しい日本のための優先課題推進枠について ··················3
3 道路の老朽化対策の本格実施について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
4 安全・安心の確保について
5 新たな広域道路ネットワークについて ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
6 地方への重点的支援について ····································
7 無電柱化の推進について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
8 自転車活用の推進について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
9 高速道路の料金割引について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
□ 主要施策の概要 ···········12
Ⅲ 主要施策の概要 ·······12 1 被災地の復旧・復興 ······12
(1) 東日本大震災からの復興・創生 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(2) 熊本地震等の大規模自然災害からの復旧・復興 ·························13 2 国民の安全・安心の確保 ··············14
2 国民の女宝・女心の確保       (1) 道路の老朽化対策の本格実施       (1) 道路の老朽化対策の本格実施       (2) 過積載撲滅に向けた取組の強化       (2) 過積       (3) 過       (4) (4) (5) (6) (7) (7) (7) (7) (7) (7) (7) (7) (7) (7
(2) 過積載撲滅に向けた取組の強化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
(3) 道路の防災・震災対策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
(4) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 ・・・・・・・・・20
(5) 生活道路・通学路の安全対策 ・・・・・・・・・・・・・・23
(6) 自転車の利用環境の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(7) 無電柱化の推進 ····································
(8) ユニバーサルデザイン化の推進 ··················26 (9) 踏切対策の推進 ························27
(9) 踏切対策の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27 3 力強く持続的な経済成長の実現 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
3 月短く行続的な程序成長の美境 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20 (1) ネットワークを堅く估ら ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(1) ネットワークを賢く使う · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
(3) 自動運転サービスの実験・実装の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(4) 科学技術を活用した道路施策   ************************************
(5) ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進 ········39
(6) 道路分野におけるインフラシステム輸出の戦略的拡大 ············40
4 豊かな暮らしの礎となる地域づくり41
4 豊かな暮らしの礎となる地域づくり
(2) モーダルコネクトの強化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
(3) シェアリングとの連携 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(4) ニーズに応じた道路空間の利活用 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(5) 観光振興の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(6) 高速道路におけるPPPの活用 ····································
(7) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた取組 ・・・・・・・・48

### (参考資料)

0	公共事業関係費(政府全体)の推移49
0	防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金の要望額・配分額等の推移50
0	道路法等の一部を改正する法律(平成30年3月30日成立)51
0	社会資本整備審議会 道路分科会 建議 (平成29年8月22日) 概要 ······52
0	社会資本整備審議会 道路分科会
	国土幹線道路部会 基本方針(平成29年12月22日)概要53
0	大都市圏環状道路等の整備加速 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
0	首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系
0	近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系
0	近畿圏の高速道路ネットワークにおける管理主体の統一等・・・・・・・・・・57
0	中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系の見直し58
0	自動車運送事業者の生産性向上等のための高速道路料金割引の臨時措置 ・・・・・59
0	ワイヤロープの試行設置状況60
0	スマートインターチェンジ・民間施設直結スマートインターチェンジの整備 …61
0	日本の道路の現況 ····································
0	事業の流れ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
0	道路ネットワーク整備による交通状況改善・経済効果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
_	
Ō	平成30年7月豪雨における高速道路の交通機能確保 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
0	平成30年7月豪雨における高速道路の交通機能確保 ··············65 道路施設の点検状況 ··········66
	平成30年7月豪雨における高速道路の交通機能確保近路施設の点検状況65「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数67
0	道路施設の点検状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
0	<u>道路施設の点検状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・</u>
0 0	道路施設の点検状況 ····································
0 0 0	道路施設の点検状況       66         「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数       67         中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
0 0 0 0	道路施設の点検状況       66         「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数       67         中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
0 0 0 0 0	道路施設の点検状況       66         「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数       67         中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
0 0 0 0 0	道路施設の点検状況66「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数67中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所68無電柱化推進計画の概要69自転車活用推進計画の概要70大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要71道路関係予算概算要求総括表72全国路線図74復興道路・復興支援道路の開通見通し76
0 0 0 0 0 0 0	道路施設の点検状況       66         「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数       67         中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所       68         無電柱化推進計画の概要       69         自転車活用推進計画の概要       70         大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要       71         道路関係予算概算要求総括表       72         全国路線図       74         復興道路・復興支援道路の開通見通し       76         首都圏環状道路の整備       77
00000000	道路施設の点検状況
000000000	道路施設の点検状況       66         「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数       67         中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所       68         無電柱化推進計画の概要       69         自転車活用推進計画の概要       70         大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要       71         道路関係予算概算要求総括表       72         全国路線図       74         復興道路・復興支援道路の開通見通し       76         首都圏環状道路の整備       77         大都市圏幹線道路図       78         ・関東圏高規格幹線道路図       78
000000000	道路施設の点検状況       66         「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数       67         中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所       68         無電柱化推進計画の概要       69         自転車活用推進計画の概要       70         大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要       71         道路関係予算概算要求総括表       72         全国路線図       74         復興道路・復興支援道路の開通見通し       76         首都圏環状道路の整備       77         大都市圏幹線道路図       78         ・首都近郊道路図       79
000000000	道路施設の点検状況66「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数67中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所68無電柱化推進計画の概要69自転車活用推進計画の概要70大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要71道路関係予算概算要求総括表72全国路線図74復興道路・復興支援道路の開通見通し76首都圏環状道路の整備77大都市圏幹線道路図78・関東圏高規格幹線道路図78・首都近郊道路図79・近畿圏高規格幹線道路図80
000000000	道路施設の点検状況       66         「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数       67         中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所       68         無電柱化推進計画の概要       69         自転車活用推進計画の概要       70         大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要       71         道路関係予算概算要求総括表       72         全国路線図       74         復興道路・復興支援道路の開通見通し       76         首都圏環状道路の整備       77         大都市圏幹線道路図       78         ・首都近郊道路図       79

### I 基本方針

平成31年度予算の概算要求においては、東日本大震災や熊本地震、平成30年7月豪雨等による「被災地の復旧・復興」を加速させるとともに、「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」及び「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」の4分野に重点化し、施策効果の早期実現を図る。

### 被災地の復旧・復興 (P12~13)

東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、平成28年度から平成32年度までの復興・創生期間における新たな枠組みに基づき、復興道路・復興支援道路等の緊急整備等により被災地域の早期復旧・復興に全力で取り組むとともに、熊本地震、平成30年7月豪雨等の被災地の復旧・復興を図るため、被災した道路の災害復旧の加速や復興を支援する道路の整備を推進する

### 国民の安全·安心の確保 (P14~27)

国民の命と暮らしを守るため、老朽化が進む道路施設について、着実な点検・措置等を適切に推進するとともに、道路の防災・ 震災対策や雪害対策、代替性の確保のための道路ネットワークの整備、無電柱化等を推進する。また、生活道路・通学路や踏切、 自転車の安全対策とともに、高速道路における安全性・信頼性の向上に資する取組を推進する

### 力強く持続的な経済成長の実現 (P28~40)

経済の好循環を拡大し、また、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、三大都市圏環状道路等の整備・機能強化や、空港・港湾・鉄道駅などの主要拠点へのアクセスの強化等を推進するとともに、今ある道路の運用改善や小規模な改良等のネットワークを賢く使う取組を推進するなど、社会全体の生産性向上につながる波及効果の大きな政策を計画的に実施する

### 豊かな暮らしの礎となる地域づくり (P41~48)

地方の成長を促し、少子高齢化の制約を克服するため、「コンパクト+ネットワーク」の考え方に基づき、「道の駅」やスマートIC等の活用による拠点の形成及び道路ネットワークによる地域や拠点間の連携確保を推進する

これらの課題に対応した施策を進めるにあたっては、以下の観点に留意し取り組む。

- ・生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上等の「ストック効果の重視」
- ・道路の機能を最大限発揮するため「賢く使う」
- ICTやビッグデータ等を活用した「賢い投資」

また、コストの徹底した縮減や事業のスピードアップのためのマネジメント強化、新技術の活用などイノベーションの社会実装を 進めるとともに、既存ストックの有効活用やオープン化(道路空間・議論・データ等)の推進に積極的に取り組む。

### Ⅱ 要求概要

1	要求総括表	
	<b>3</b> 7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	

<u> </u>	<u> </u>	<u> 122</u>									(辛四. 1817)
	事					項		事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
直		轄		事			業	18,511	1.19	18,511	1.19
	改	築	7	E	の		他	12,654	1.18	12,654	1.18
	維	持			修		繕	4,658	1.26	4,658	1.26
	諸		耆	ŧ			等	1,199	1.03	1,199	1.03
補		助		事			業	1,984	1.21	1,181	1.21
	地 域	高規	格	道	路	そ の	他	1,148	1.24	641	1.24
	I C	ア	ク	セ	ス	道	路	521	1.20	286	1.19
	大 :	現 模	修	繕	•	更	新	146	1.24	82	1.26
	除						雪	169	1.08	113	1.08
	補	助	ዻ	率	差		額	_	_	60	1.23
有	料	道	路	事		業	等	24,879	1.02	175	1.24
小							計	45,374	1.09	19,867	1.19
社会	資本整備	総合交付金	(交通	拠点連	携集中	支援事	業)	1,288	1.21	711	1.20
合							計	46,663	1.09	20,577	1.19
		憂先課題推 当に係る計数			数(国	費4,762	億円)を	含む。			
小							計	40,612	0.98	15,104	0.91
(再	喝)							·	·		
補助事	業+社会資	本整備総合	交付金(	交通拠点	連携集	中支援事	業)	3,273	1.21	1,891	1.21

(単位:億円)

<sup>※</sup>この他に、防災・安全交付金(国費13,431億円[対前年度比1.21])、社会資本整備総合交付金(国費10,663億円[対前年度比1.20])があり、 地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。上記には、社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)を含む。

<sup>※</sup>社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)は、交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する空港、港湾等への アクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的かつ集中的な支援を実施するもの。

<sup>※</sup>この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費1,736億円[対前年度比0.83])がある。 また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金(国費1,205億円[対前年度比1.11])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

注1. 上記の他に、行政部費(国費10億円)がある。

注2. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,489億円)を含む。

注3. 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

### 2 新しい日本のための優先課題推進枠について

「平成31年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」(平成30年7月10日閣議了解)に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」(平成30年6月15日閣議決定)等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」として以下を要望します。

### 〇 道路の老朽化対策

要望額:468億円

(※「道路の老朽化対策」全体の要求額は 2.652億円)

道路施設の適切な維持管理と老朽化対策に向けて、橋梁、トンネル、舗装等の点検、診断、措置、記録を着実に実施し、メンテナンスサイクルを推進。特に、これまでの点検結果に基づく橋梁、トンネル、舗装の計画的な修繕を強力に推進。

### ○ 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

要望額:1.844億円

(※「道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保」全体の要求額は 3.215億円)

個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

### ○ 効率的な物流ネットワークの強化

要望額:2,451億円

(※「効率的な物流ネットワークの強化」全体の要求額は 4,374億円)

迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

(参考) 「平成31年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」(平成30年7月10日閣議了解)より

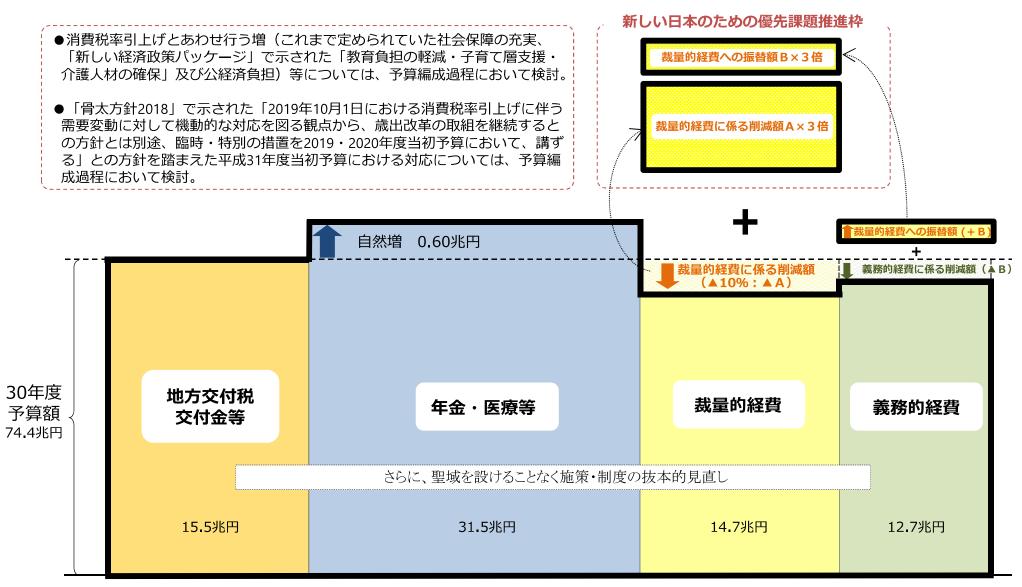
### (6) 新しい日本のための優先課題推進枠

平成31年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」(平成30年6月15日 閣議決定)等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」を措置する。

このため、各省大臣は、(1)ないし(5)\*とは別途、前年度当初予算におけるその他の経費に相当する額と要望基礎額の差額に100分の300を乗じた額及び義務的経費が(3)に規定する額を下回る場合にあっては、当該差額に100分の300を乗じた額の合計額の範囲内で要望を行うことができる。

※ (1)年金・医療等、(2)地方交付税交付金等、(3)義務的経費、(4)東日本大震災からの復興対策、(5)その他の経費((1)ないし(4)に掲げる経費を除く経費については、既定の歳出を見直し、前年度当初予算におけるその他の経費に相当する額に100分の90を乗じた額(要望基礎額)の範囲内で要求する)

### 平成31年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について



- ※1 地方交付税交付金等については「新経済・財政再生計画」との整合性に留意しつつ要求。義務的経費については、参議院議員通常選挙に必要な経費の増等については加減算。
- ※2 「新経済・財政再生計画」で示された「真に必要な財政需要の増加に対応するため、制度改革により恒久的な歳入増を確保する場合、歳出改革の取組に当たって考慮する」との方針を踏まえた対応等については、予算編成過程において検討。

### 3 道路の老朽化対策の本格実施について

平成30年度末で道路施設の定期点検が一巡することを踏まえ、本格的な予防保全による道路の老朽化対策を推進し、メンテナンスのセカンドステージを着実に実施します。

具体的には、点検の重点化・効率化に向けた定期点検の見直しを実施するとともに、将来的な維持管理・更新費の推計を実施することで、着実な予防保全に取り組みます。

さらに、老朽化の進展により、地方公共団体が管理する橋梁で通行規制等が増加していること、市町村の多くで橋梁管理に携わる技術者がいないなどの現状を踏まえ、地方公共団体への技術的・財政的な支援を充実します。

### 4 安全・安心の確保について

平成30年7月豪雨において、被災により通行止めとなった高速道路の広域迂回路として道路ネットワークが機能したほか、被災した4車線区間のうち2車線を対面通行として交通機能を早期に確保するなど、災害時においても道路が重要な役割を果たしていることを踏まえ、引き続き道路ネットワークの整備や機能強化を進めます。

また、冬期の道路交通を確保するため、大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪時において、道路ネットワーク全体として通行止め時間の最小化を図るため、ソフト・ハードの両面の取組を推進します。

さらに、高速道路における安全・安心計画(仮称)を策定し、利用者視点のもと、新技術等を活用し、暫定2車線対策等、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。

### 5 新たな広域道路ネットワークについて

今年3月の道路法改正において、物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路」制度が創設されたことを踏まえ、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、各地域で新たな広域道路交通ビジョン・計画を幅広く議論するなど、新たな広域道路ネットワークの検討を進め、基幹となるネットワークの整備や機能強化を行うとともに、主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化します。

### 6 地方への重点的支援について

地方公共団体からの要望を踏まえ、複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路等の整備や、道路施設の適確な老朽化・地震対策等を支援するため、整備効果を確認しつつ、補助事業・交付金事業により重点的に支援します。

さらに、道路法等の改正を受け、今後、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定する「重要物流道路」について、 支援のあり方を検討します。

また、老朽化対策として、地方公共団体からの要請を踏まえ、緊急かつ高度な技術力を要する施設を直轄診断し、診断の結果に応じた国による修繕代行事業等を実施するなど、技術的な支援を実施してまいります。

### ①補助事業による支援

複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路の整備、大規模修繕・更新、ICへのアクセス道路の整備等に対して個別箇所毎に支援を引き続き行います。

### ②社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)による支援

規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、 国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を引き続き行います。

### ③交付金による支援(重点配分の例)

<防災・安全交付金による支援>

- ・道路施設の適確な老朽化・地震対策
- ・ 通学路等の交通安全対策
- <社会資本整備総合交付金による支援>
  - ・ストック効果を高めるアクセス道路の整備 ・地域の拠点として選定された重点「道の駅」の機能強化

また、各地方公共団体が中長期的な見通しの下、地域の課題に応じた計画的な取組を進めている交付金事業に対して、 重点的な支援の方法を検討します。

### (参考) 公共施設等適正管理推進事業債

地方公共団体において道路の適正な管理を推進するため、補助事業や社会資本整備総合交付金事業と一体として実施される 地方単独事業(長寿命化事業)について、地方財政措置を講じます。(地方債充当率:90%、交付税措置率:財政力に応じて30~50%)

(対象事業) ①舗装の表層に係る補修(例:切削、オーバーレイ、路上再生等) ※簡易アスファルト舗装(全層を対象)を含む

- ②小規模構造物 (例:道路照明施設、道路標識、防護柵、防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁等)の補修・更新
- ③法面・斜面の小規模対策工(例:落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工等)

### 7 無電柱化の推進について

無電柱化推進計画(平成30年4月6日決定)に基づき、無電柱化の取組を推進します。

また、整備コストが高いことが課題となっていることに鑑み、地方公共団体に対して、管路の浅層埋設や小型ボックス活用埋設、直接埋設といった低コスト手法の普及を図ります。

さらに、電線共同溝整備(直轄)において、民間技術やノウハウ、資金の活用を図るPFI事業について、活用の拡大を図るため、制度の拡充を要求します。

### 8 自転車活用の推進について

自転車活用推進計画(平成30年6月8日閣議決定)に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版推進計画の策定を推進するとともに、関係機関と連携して、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

### 9 高速道路の料金割引について

ETC2.0を利用する自動車運送事業者の労働生産性向上や働き方改善を図るため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置等を平成30年度末まで実施しており、この効果を確認し、措置の必要性について検討します。

### (参考)「経済財政運営と改革の基本方針2018」、「未来投資戦略2018」 <抜粋>

「経済財政運営と改革の基本方針2018」(平成30年6月15日閣議決定)より

- ○災害時の避難道路を含めた道路などのネットワークの代替性の確保、岸壁や堤防の耐震化などの地震対策、津波対策、雪害対策などの災害対策に取り組む。
- ○今後、高度成長期に大規模に整備されたインフラが老朽化することから、予防保全に基づくメンテナンスサイクルを確立・徹底し、 ライフサイクルコストを低減する
- ○長寿命化等による効率化の効果を含め、できる限り早期に、インフラ所管省は、中長期的なインフラ維持管理・更新費見通しを 公表する
- ○社会資本整備の分野についても、受益者負担に基づく財源対策についても検討を行う

### 「未来投資戦略2018」(平成30年6月15日閣議決定)より

- ○我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る
- ○道路ネットワークのストック効果を最大限に発揮させ、迅速かつ円滑な物流の実現、交通渋滞の緩和を図るため、首都圏三環状道路をはじめとする三大都市圏環状道路等について整備を推進するとともに、ETC2.0で収集したプローブデータの活用を官民連携で推進する
- ○高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させる
- ○平成32年を目途に全国の主要な観光地で景観計画の策定を推進するなど、景観まちづくりを進めるほか、無電柱化推進計画に基づき、低コスト手法等も活用しつつ、無電柱化を推進する
- ○国内外のサイクリストの誘客を図り、自転車の活用を推進するため、官民が連携した走行環境の整備やサイクルトレインの拡大等 を図る

### 社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)の概要

○規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路や 連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を実施



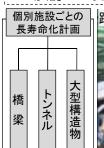


### (道路事業における防災・安全交付金の重点配分の例)

### 道路施設の適確な老朽化・地震対策 ○省令・告示に基づく定期点検、個別施設ごとの長寿命化計画の策定 ○計画に基づく修繕・更新・撤去

- ┆⇒「定期点検」・「長寿命化計画の策定」に対して特に重点的に配分
- ⇒点検を計画的に実施している地方公共団体が行う

「修繕」・「更新」・「撤去」に対して特に重点的に配分









- ○緊急輸送道路上又は低コスト手法を 活用した無電柱化
- ⇒電柱撤去を着実に推進する取組を実施 している事業に対して特に重点的に配分



ケーブル

(小型ボックス)ケーブル

の活用事例

○高速道路・直轄国道をまたぐ 跨道橋の耐震化





○地震時等に著しく危険な密集 市街地における道路整備



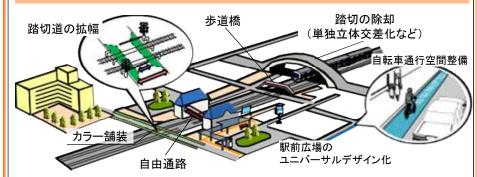
### 通学路等の生活空間における交通安全対策

### ○歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策

⇒点検等を継続的に実施している団体が行う対策に対して特に重点的に配分



- ユニバーサルデザイン化 ○踏切道の拡幅等の踏切における事故対策
- ⇒踏切道改良計画に基づく事業に対して特に重点的に配分
- ○鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化
- ○自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間整備



<対策メニュー>

・狭さく、ハンプ等の設置

### (道路事業における社会資本整備総合交付金の重点配分の例)





### (1) 道路の老朽化対策の本格実施 ①

- 定期点検結果を踏まえ、本格的な予防保全による道路の老朽化対策を推進し、メンテナンスの セカンドステージ<sup>参3</sup>を着実に実施します。
- 将来的な維持管理・更新費の推計を行い、予算、体制、技術面で課題のある地方公共団体に対して 支援を実施します。

### 【メンテナンスサイクルの着実な実施】

### - <背景/データ> -

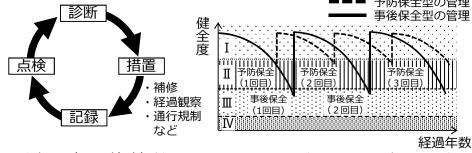
・道路インフラの現状(P66参照) 2014年度からの橋梁点検実施率は累計80%(2017年度末時点) 2018年度末で、定期点検開始から5年が経過(一巡目が完了)

<2017年度橋梁点検実施状況>

管理者	点検実施率		
国	21%(76%)		
高速道路会社	23%(79%)		
都道府県·政令市等	23%(78%)		
市町村	27%(81%)		
合計	26%(80%)		

0.1%
41% 49% 10%
0% 50% 100%
凡例 □I:健全 □I:予防保全段階 □IV:緊急措置段階
<橋梁点検結果(2014~2017年度) >

- ○定期点検結果を踏まえ、橋梁・トンネルに加え、舗装についても、**予防保全によるメンテナンスの計画的な実施**により、**ライフサイクルコストを縮減**
- ○点検の一巡目完了を踏まえ、**点検の重点化や効率化**に向け、2018年度内に**定期点検の見直し**を実施



<メンテナンスサイクル>

<予防保全と事後保全の違い(イメージ)>

### 【必要な費用の把握】

### :--<背景/データ> -

- ・着実に予防保全に取り組むためには、将来的な維持管理・更新費を 適切に把握することが必要
- ・一方、多くの自治体では、今後必要となる維持管理・更新費が把握 出来ていない状況
- ・予防保全に移行し、老朽化の進行や維持管理・更新費の増大を防ぐ ためには、当面の修繕予算の確保が不可欠
- 参3:計画的な点検・診断の仕組みづくりを実施したファーストステージに対し、 セカンドステージでは、点検データ等を活かした戦略的・効率的な修繕等を推進
- ○点検等を通じた老朽化の状況や予防保全等の導入効果を 踏まえ、維持管理・更新費の推計を実施

### (1) 道路の老朽化対策の本格実施 ②

### 【地方への国による技術的・財政的支援の充実】

- <sub>|</sub>---く背景/データ>
- ・老朽化対策の課題(P66参照) 地方公共団体管理橋梁で通行規制等が増加(2017年2,876橋) 町の約3割、村の約6割で橋梁管理に携わる技術者が存在しない



- ○道路メンテナンス会議等を通じ、老朽化対策に関する情報 提供を実施
- ○緊急かつ高度な技術力を要する施設を直轄診断し、結果に 応じて修繕代行事業等により支援<sup>参4</sup>



<直轄診断>



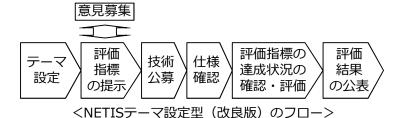
<修繕代行>

- ○地方公共団体職員向けの研修等を通じて、**点検の質の向上** 策を実施<sup>参5</sup>
- ○道路施設の的確な老朽化対策等に向け、点検結果や利用状況を踏まえた道路施設の集約・再編も含めて、補助事業・ 交付金事業により支援

### 【新技術の導入による長寿命化・効率化】

- <背景/データ> -

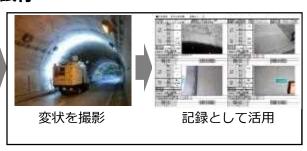
- ・インフラの老朽化は着実に進行し、働き手は減少が見込まれる
- ・新技術の開発・導入により、インフラメンテナンスの生産性向上 と効率化を図ることが必要
- ○点検等の高度化・効率化に資する民間技術のうち、 NETIS<sup>参6</sup>により技術の性能を確認
  - ・トンネルの点検記録作成を支援する技術等の性能を確認



○NETISにより性能確認した技術について、2018年度に **定期点検の現場で試行** 



近接目視による 変状の把握



<トンネルの点検記録作成支援技術の試行イメージ>

参4:直轄診断(2014~2017年度):10箇所、修繕代行(2015~2018年度):9箇所

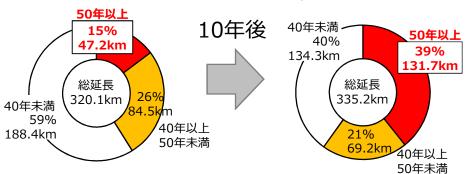
参5:2014~2017年度で155回開催し、約3,700名の地方公共団体職員が受講

参6: 新技術情報提供システム (NEw Technology Information System)

### (1) 道路の老朽化対策の本格実施 ③

### く背景/データ>

- ・建設開始後半世紀を経て老朽化が進む高速道路の更新を、厳しい財政状況のなかでも迅速かつ計画的に推進する必要
- ○開通からの経過年数(2018年3月末時点)【首都高速の例】



### 【高速道路の更新】

○コスト縮減に関する取組や新技術の活用等も進めつつ、 計画的に事業を推進



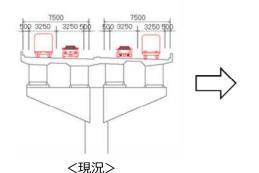
- ・海水面から一定程度離れた高架構造とするため、桟橋全体を架け替え
- ・交通の流れを確保しながら工事を進めるため、迂回路を設置 (2017年9月切替)
- ・2018年度は、上り線施工中

<更新の事例:首都高速 東品川桟橋・鮫洲埋立部>

### 【まちづくりと連携した首都高速の地下化への取組】

○ **更新事業として老朽化対策のみならず、機能向上を図る**とともに、民間プロジェクトと連携した事業の具体的な計画についてとりまとめ、今後も引き続き、国、東京都、中央区、首都高速などで協力して検討を推進







※路肩は現行の道路構造令を満たしていない

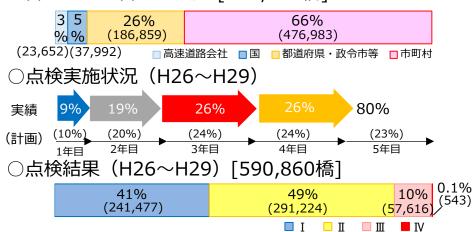
概算事業費3,200億円については、 首都高、民間プロジェクト、地方自治体で分担

### 道路施設の点検状況



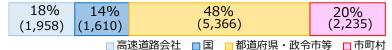
橋梁

○管理者別の管理施設数 [725,486橋]



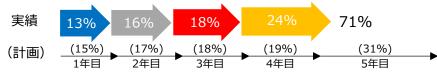
トンネル

○管理者別の管理施設数 [11,169箇所]

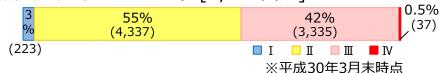


※平成30年3月末時点

○点検実施状況(H26~H29)



○点検結果(H26~H29)[7,932箇所]

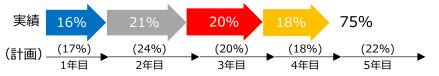


道路附属物等

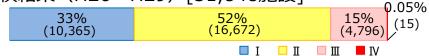
○管理者別の管理施設数 [40,879施設]



○点検実施状況(H26~H29)



〕点検結果(H26~H29)[31,848施設]



※平成30年3月末時点

※判定区分の解説

- I: 構造物の機能に支障が生じていない状態。 I: 構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
- Ⅲ : 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
- Ⅳ: 構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

### 【地方公共団体の状況】

○橋梁管理に携わる土木技術者数

	自治体数	土木技	術者数
	口心件数	0人	1人~
市	793	66( 8%)	727(92%)
町	745	190(26%)	555(74%)
村	183	117(64%)	66(36%)
市町村	1,721	373(22%)	1,348(78%)

※市は特別区を含む ※有効回答数:1,721 ※平成28年9月末時点

### 国土交通省道路局のホームページをご覧下さい!

http://www.mlit.go.jp/road/

道路局

検索

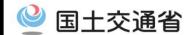
### ○道路緊急ダイヤル

道路に関する緊急通報(落下物や路面の汚れ・穴ぼこなどの通報)を「道路緊急ダイヤル」(#9910)で受け付けています。携帯電話からの通報も無料です!

### ○道の相談室

「道の相談室」では、道路に関する相談を受け付けています。 http://www.mlit.go.jp/road/110.htm

(この冊子は、再生紙を使用しています。)



### 橋梁の集約化・撤去事例

### 事例1:撤去+隣接橋に接続する道路の改良

### ○事業内容

・迂回路の「交差点改良」や「道路拡幅」を実施し、通行止めとなっている老朽橋を「撤去」

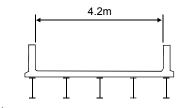
健全度Ⅳで通行止めを実施している中、もともとの交通量が極めて少なかったこと、隣接橋への迂回が可能であることから経済性と安全性の面から撤去の判断に至っている。

### ○撤去橋梁

·全景

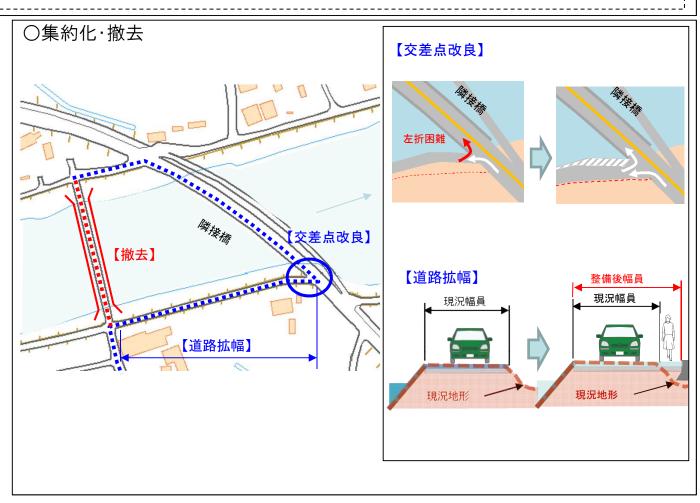






### ·諸元

	項	目		内容
橋	梁	形	式	鋼橋
橋			長	88 m
幅			員	4.2m
供	F	Ħ	年	1927(S2)年
点	検	結	果	IV





### 事例2:撤去+隣接橋にアクセスする付替え道路を整備

### ○事業内容

・隣接橋を有する路線への「付替え道路」を整備し、通行止めとなっている老朽橋を「撤去」

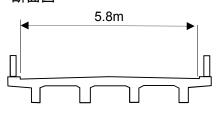
健全度IVで通行規制を実施している中、隣接橋を有する路線へのバイパス整備が問題なく実施でき、地元の利便性は変わらないということで、 撤去の判断に至っている。

### ○撤去橋梁









### ·諸元

	項	目		内容
橋	梁	形	式	RC橋
橋			長	8.5m
幅			員	5.8m
供	月	月	年	1962(S37)年
点	検	結	果	IV

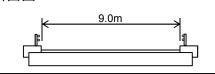


### ○隣接橋

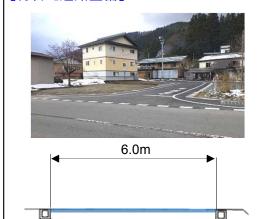
### •橋面

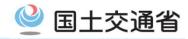


・断面図



### 【付替え道路整備】





### 事例3:隣接する2橋を1橋に集約

### ○事業内容

・老朽化が著しい隣接した2橋を「撤去」し、「迂回路整備」と併せて1橋を「新設」して渡河機能を集約

老朽化に加え、幅員が狭く、スクールバスや緊急車両が集落に入れないという問題があった。そこで、架け替えに併せて拡幅を検討していたが、 現道での拡幅が困難であったことから、迂回路を整備し、上流側に新設する判断に至っている。

### ○撤去橋梁①



### ·諸元

項目	内。容
橋梁形式	PC橋
橋 長	12.9m
幅 員	3.8m
供用年	1933(S8)年
点検結果	Ⅲ相当

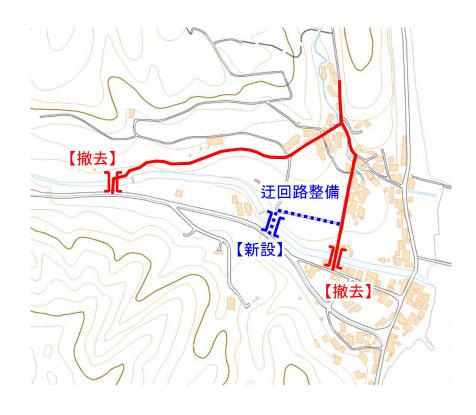
○撤去橋梁②



·諸元

ロロフし	
項目	内 容
橋梁形式	RC橋
橋 長	12.3m
橋 長 幅 員	2.7m
供 用 年	1935(S10)年
供用年点検結果	Ⅳ相当

### ○集約化·撤去





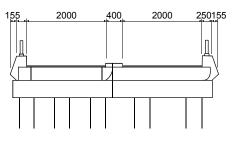
### 事例4: 車道橋を人道橋にダウンサイジング

### ○事業内容

・通学路に指定されている老朽化が著しい車道橋を人道橋に「ダウンサイジング」

車両の交通量は少なくなかったが、その大半が渋滞する道路の抜け道として利用されていた。そのため、地元から「歩行者にとって危険であるため、車両の通行を制限してほしい」旨の要望もあり、人道橋へダウンサイジングする判断に至っている。

### ○ダウンサイジング前(車道橋)

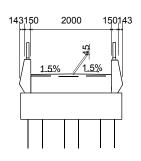


項	Į į	]	内 容
橋:	梁形	式	RC橋
橋		長	37.8m
幅		텕	約5.0m
供	用	年	上流側1970(S45)年 下流側1960(S35)年
基	礎形	式	上流側:鋼管杭 下流側:既製RC杭
点	検結	果	Ⅲ相当



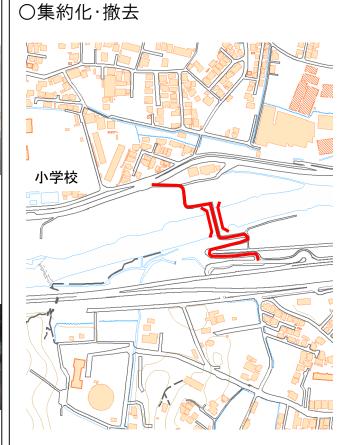


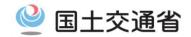
### ○ダウンサイジング後(人道橋)



項		目	内容
橋	梁形	过	RC橋
橋		長	37.8m
幅		員	2.59m
供	用	年	上部工:平成27年 下部工:昭和35年







### 事例5: 単純撤去

### ○事業内容

・高速道路を跨ぐ老朽橋を「撤去」し、横断する機能を隣接する横断ボックスに集約

従来は木材搬出用に利用していたが、時代の変化に伴いほとんど利用者がいなくなっていることから、コンクリート片の剥落等の第三者被害リスクを後世に残さないために撤去の判断に至っている。

### ○撤去橋梁①

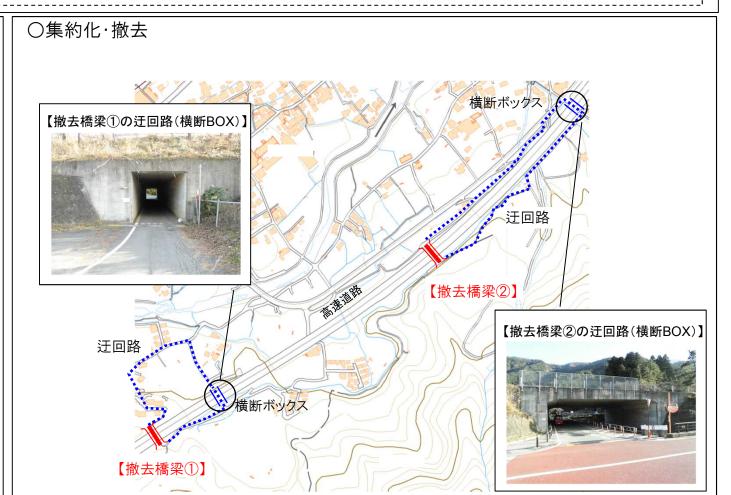


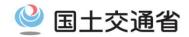
項目	内 容
橋梁形式	∏ラーメン橋
橋 長	40.9m
幅 員	3.0m
供 用 年	1966(S41)年
点検結果	Ⅱ相当

### ○撤去橋梁②



項目	内 容
橋梁形式	∏ラーメン橋
橋 長	40.1m
幅 員	3.0m
供 用 年	1969(S44)年
点検結果	Ⅱ相当





### 事例6: 撤去+隣接橋の補修

### ○事業内容

・迂回路となる隣接跨道橋の「橋梁補修」を実施し、老朽橋を「撤去」

農耕者等の横断用として利用されている跨道橋について、老朽化し、また利用者も多くないことから、高速道路の安全性と経済性の面から撤去し、迂回路となる隣接跨道橋を補修の上、機能集約する判断に至っている。

### ○撤去橋梁

•全景

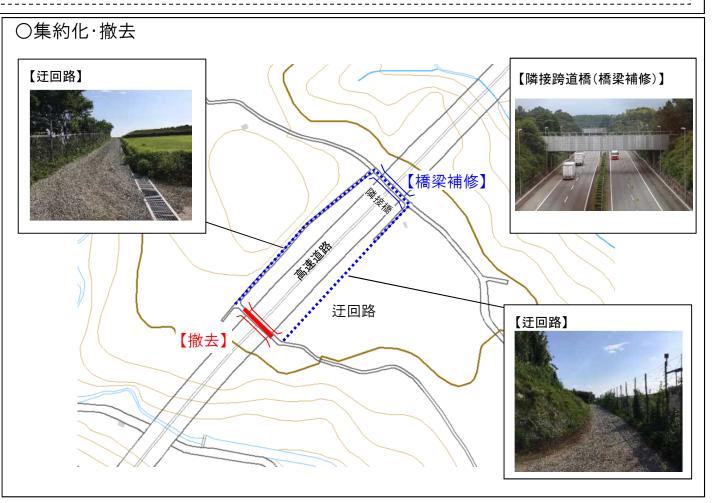


•橋面



### ·諸元

項目	1	内 容
橋梁形:	式	PC斜材付π型ラーメン橋
橋 :	長	47.2m
幅	員	4.7m
供用:	年	1968(S43)年
点検結:	果	${\rm I\hspace{1em}I\hspace{1em}I}$



### 財務省 平成30年度予算執行調査について

国土交通省道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室 環境安全·防災課

平成30年7月6日に財務省HP\*にて平成30年度予算執行調査の結果が公表されました。『社会資本総合整備事業費(道路事業等)』については、次のような指摘がなされており、今後とも調査・情報共有を進めていきますので、ご協力のほどお願いします。

### 【指摘内容】

- 1. 効率的・効果的な老朽化対策
- (1) 交付金事業と地方単独事業の連携強化

老朽化対策への重点配分にあたり地方単独事業との連携を考慮するなど、防災・安全交付金事業と地方単独事業の連携による効率化を促進するような方策について検討するとともに、今後も、連携状況を継続的に調査し、好事例を整理・横展開すべきである。

### (2) 新技術や一括発注の活用

NETIS に登録されている新技術のうちコスト縮減効果の高いものを中心として、効果的な発注方法を含め、その活用方策を地方自治体に周知するとともに、重点配分にあたり新技術活用を考慮するなど新技術活用によるコスト縮減を促進するような方策について検討すべきである。その上で、今後も、新技術の活用状況を継続的に調査し、好事例を整理・横展開すべきである。

※参考:平成30年度予算執行調査の結果を公表します(財務省HP)

https://www.mof.go.jp/budget/topics/budget\_execution\_audit/fy2018/sy3007/3007b.htm

平成30年7月6日 財務省公表資料より抜粋

> 平成 30 年7月6日 財 務 省

### 平成30年度予算執行調査の調査結果の概要

- 〇本年度の予算執行調査については、3月30日に事案を公表し、計45件 の調査を実施。
- 〇今般、このうち、調査を終了した35件を公表。残る10件については、 引き続き調査を継続し、公表する予定。
- 〇調査事案の必要性、有効性、効率性について調査を実施し、事業等の廃止を含め、今後の改善点、検討の方向性を指摘。
- 〇これらの調査結果については、本日、各府省に対し平成31年度概算要 求や今後の予算執行に確実に反映するよう要請。

### (参考)

予算執行調査とは、財務省主計局の予算担当職員や日常的に予算執行の現場に接する機会の多い 財務局職員が、予算の執行の実態を調査して改善すべき点等を指摘し、予算の見直しや執行の効率 化等につなげていく取組です。

		中 本				期待される効果		○ 地方公共団体間 の不公平感の解消		期待される効果	○ 重要な要望に対 ナ2世需率の6 L	9 0 指 国 年 0 月 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日		期待される効果	計画報子名字類	くの説明のプウスウ の説明のプウスウ	期待される効果	○ 事業効果の見える 化による交付金事業 に対する国民の理解 の向上
	度:1,999,694百万円の内数 平成30年度:2,000,308百万円の内数)	社会資本総合整備事業費 等 調査主体 ジ・安全社会資本整備交付金 等 取りまとめ財務局			見直し内容	① 不用率・未契約繰越率の把握・公表		○ 執行状況を踏まえた適切な要望・配分を行う ため、計画毎の不月率・未契約繰越率の把握・ 公表。		② 重点計画の策定、国としての配分の考え方の例示	○ 重点配分にあたり、重点配分対象を明確化し、 重点配分対象のみで構成される計画の策定を	要件化。	○ あわせて、一部の事業に対して <u>国としての配分</u> の考え方を例示。	③ 整備計画の望ましい目標例の提示	本業分野毎に整備計画の望ま  八日連例を	++>	④ B/Cの算出の要件化	〇 交付金創設前にB/Cを算出していた事業など、一定の線引きを行った上で、B/Cの 算出を要件化。
脈	· 1, 成30	本総合社会				#		はい	<b>5</b> 7\$		75	الطار الطار	41°	П	(+ +)	'		بر ا
栖	平成29年度 (参考 平	社会資品    放災・安全	調査事案の概要	整備総合交付金制度の見直し】	本整備総合交付金制度に対する指摘	不用率・未契約繰越率のバラツキ	地方公共団体からの要望額は年々増加傾向にあり、 <u>要望に対</u> て配分される金額の割合(要望措置率)は年々低下傾向。	社会資本整備総合交付金等は、地方公共団体の自由度を高めているにもかかわらず契約しない状態での繰越や不用が多い 都 <u>道府県が散見</u> される。	次年度の国に対する要望や国からの配分について、このような バラツキを反映させることが考えられないか。	取り組むべき事業に対する支援の強化	どれが重点配分対象であるか、国と地方といっ。	た事業にどれだけの交付金が充てられたか把握で	交付金の政策的位置づけを明確にするとともに、国と地方公 共団体において配分に対する認識を共有する方策を講ずるべきではないか。		一部の自治体において、不適切な目標や評価指標が見受け れる。	れるよう、国による一 tないか。		交付金事業では費用便益分析などの事業評価を要件とされている。 二定の線引きを行った上で、事業の評価を要件化するべきでまないか。
噩	查对象 算 額	項目	雪事 二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十	1金制原	<b>计金制</b> 度	率·未契	ま年々増 望措置 <sup>3</sup>	は、地方ない状態	国からの西えられない	に対す	点配分为	の交付金	明確にする認識を共認識を共			指標の設定が適切に行われるよう、 <u>- 検討する必要があるので</u> はないか。		 析などの 事業の評
ı.	調子	A	1)調3		総合交(		)要望額) )割合(要	交付金等 ず <u>契約</u> しる。 る。	3要望や[3ことが考	べき事う	どれが重い。	ごがれだけ	置づけを同に対する	票設定	77、不適	及定が適り る必要が	并化	用便益分か上で、
扣				整備総	§本整備	率の低下、	日体からのしる金額の	を備総合 かかわら 散見され	に対する	取り組む	こっいて、	た事業に	X策的位いて配分いて配分い。	■」の目様		指標の記を検討す	価の要件化	<b>ἔでは費</b> ∫  きを行
<b>公外</b>	(道路事業等)	一般会計			社会資	① 要望措置		○ 社会資本整備総合交( めているにもかかわらず)   <u>都道府県が散見</u> される。	〇 次年度の国バラッキを返し	② 優先的口	2,022	○ 重点配分し きていない。	○ 交付金の砂 共団体におい - きではないか	③「整備計画」の目標設定	○ 一部の自治 ○ 一部の自治 られる。	○ 目標と評価指標の設定が適切に行われるよう。 の指針などを検討する必要があるのではないか。	御事業の評	○ 交付金事業 ていない。 ○ <u>一定の線引</u> はないか。
	湖東)	l			# "i	ノモ		44 把 f	₩	<u> </u>	: ■ や ·	∰ 11						
	業				あち公共所に対して	置が 薬を 楽	- 喚起   の成か	公文:	<b>兴</b>	手秋の	没資の必要を	首 に 発 に 記 が	Ē					
	社会資本総合整備事業費	会計			イは、対象を	能偏引を含める事業	需要を出版の開	援する事業については社会資本整備総合交付金、 国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活 世間のでかない。ままに、	10.7 C (13.15)	平成27年	政制度等審議会の指摘を踏まえ、新規投資の重 点化・効率化の徹底のため、PDCAの改善や	重点配分対象の明確化などの大幅な見直しを実施し、国土が通名において順か、運用が開始さ	¥ 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1					
	[本終1	, <del>\</del> <del>\</del> <del>\</del>			ころい	48部で	間投資 力ある	: 全 イ * : ( )   ( )	い <u>リ</u> 米 。	± ±	路でまる。	だのイドの大	Z Z					
	社会資	国土交通省 国土交通本省			備事業へ	イアリを実現	な、田田、田田、田田、田田、田田、田田、田田、田田、田田、田田、田田、田田、田田	ては社を守る	図の単くころ	ころい	指摘を 底のた	編化ない おい						
	(33)	国土3		_	社会資本総合整備事業については、 	及りに	この 第 を 動	こ う い い い い い い い い い い い い い い い い い い	開発開言を	於 在 条	議会の行の後	後の 出る あんり	I U					
	各名	<b>5</b> 0		[事案の概要]	会資本3	キルバドリョ計画(	いる。、シクタラ	5年 (1) 本 (1) 本 (1) 本 (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1)	70女生/ 1金を/	7.50 <u>7</u>	英 一 一 一 一 一 一	拉尔克泽	んこる。					
	調査事案名	省庁名組織		[事案(	O 社 任	₹ , ₹ ,	ンセス	滅国語の田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	宝宝 交叉	C		<b>軸</b> 複	れなって					

### 眦 氥 膃 牰 鉁

(道路事業等 社会資本総合整備事業費 (33) 調査事案名

### 2調査の視点

### 効率的 効果的な老朽 化対策

- (1) 交付金事業と地方単 独事業の連携強化
- インフラの老朽化につ いては、予防保全の徹底 によりインフラを長寿命 化し、地方の単独事業も 含め、効率的・効果的に 対応する必要。 0
- 施設等適正管理推進事業 債により補助事業等と一 体として実施されている 朽化対策について、公共 地方単独事業に係る地方 こうした中、地方公共 団体が管理する道路の老 財政措置が創設・拡充さ れたところ。 0
  - 安全交付金事業と地方単 独事業の連携状況を調査 り効果的な支援策につい し、交付金事業によるよ このため、国の防災 0

### (平成29年度) 道路の老朽化対策事業 237事業 調查対象 : 12,

## ③調査結果及びその分析

# 1 効率的 効果的な老朽化対策

| 効率的 効果的な老

朽化対策

4 今後の改善点

検討の方向性

- (1) 交付金事業と地方単独事業の連携強化
- 両事業の連携状況を調査したところ、防災・安全交付金による橋梁の補修と地方単独事業による舗装補修を一体的に実施することにより、施工に伴う通行規制期間を短縮(8日間→5日間)し、工事費を削減(約30万円)した事例が見られた。【図1】
  - 象拡充後の公共施設等適正化管理推進事業債の活用が可能と考えられる事業について調査し たところ、舗装事業の約1/8(事業費ベース)で同事業債の活用が可能と考えられることが 平成29年度の防災・安全交付金により支援している老朽化対策について、平成30年度の対 判明した。【表1】 0

との連携を考慮するなど、

防災 安全交付金事業と

地方単独事業の連携によ る効率化を促進するよう

な方策について検討する

老朽化対策への重点配

0

分にあたり地方単独事業

(1) 交付金事業と地方単

独事業の連携強化

連携

とともに、今後も、

べきである。 その際、防災・安全交付金の対象事業の基準の

O

好事例を整理・横展開す 状況を継続的に調査し、

明確化や重点配分対象事

業の周知を徹底し、同交 付金では、重点配分対象 事業を重点的に実施する

また、公共施設等適正化管理推進事業債を活用している自治体は、防災・安全交付金事業 では、同交付金の重点配分対象事業を重点的に実施していた。【表2】

【表1】交付金事業のうち、公共施設等適正管理推進事業債の活用が可能と考えられる事業

	米曲	数	事業費(	(百万円)
	全体	活用可能事業*2	全体	活用可能事業松
舗装	2, 018*1	333 (16.5%)	42, 846*¹	5, 371 (12. 5%)
小規模構造物	ı	65	ļ	1, 012
斜面の小規模対策工	1	41	I	1, 475

\*2:H30年度の対象事業 \*1: H29. 9交付申請状況

[表2] 交付金の老朽化対策に占める重点計画に基づく事業の割合

【図1】交付金事業と地方単独事業の

とともに、地方自治体に 対し、公共施設等適正管

理推進事業債を活用して 地方単独事業による老朽 化対策を積極的に実施す

を要請すべき





27.2%

(10.4%)

19.0% 81.0%

舗装事業)

般計画(うち、

重点計画

未活用

活用 (230自治体)

公共施設等適正管理推進事業債

## 連携事例

・舗装の表層に係る補修(例:切削、オーバーレイ、路上再生等) ・舗装の表層に係る補修(例:均削、オーバーレイ、路上再生等) ※簡易アスファルト舗装(全層を対象) (参考) H30年度公共施設等適正管理推進事業債の対象事業 ・小規模構造物の補修・更新

(例:道路照明施設、道路標識、防護柵、防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁等) ・法面・斜面の小規模対策工(例:落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工等)

を含む

# 総 括 調 査 票

調査事案名 | (33) 社会資本総合整備事業費 (道路事業等)

### 2調査の視点

# 1 効率的 効果的な老朽化対策

- (2) 新技術や一括発注の活用 ○ 橋梁のコンクリートのうき・剥離の点 検について、非破壊検査(赤外線調査) によるスクリーニングを活用することに より、検査費用が約2割削減されるなど、 公共事業は新技術活用によるコスト縮減 の余地が大きい。
- 新技術活用による建設・維持管理コストの大幅削減を早期に実現する必要があるが、地方自治体が管理するインフラも多く、地方自治体でも新技術活用を着実に進めることが重要である。
- 「こうした観点から、地方自治体における新技術の活用状況について調査する。 あわせて、維持管理・更新業務を担当する職員がほとんどいない市町村があることも踏まえ、一括発注の実施状況を調査する。これらを踏まえ、新技術や一括発注の活用による効率的な老朽化対策について検討する。

### 【調査対象】

く新技術>

防災・安全交付金で実施する河川の老朽化 対策等の事業数: 794件 (平成29年度)

<一括発注>

交付金を活用して道路事業を実施している 自治体数:1,765件(平成29年度)

## ③調査結果及びその分析

## 効率的・効果的な老朽化対策

- (2) 新技術や一括発注の活用
- 、E./ Antymy、 Throchorymy、C./ Antymy、 Throchorymy、 Throchorymy、 Throchorymy、 Throchorymy、 Throchorymy、 Throchorymy、 Throchorymy、 Throchorymy、 Throchory、 道路事業における点検に活用可能な調査試験に係る17技術の地方自治体における活用状況を調査したところ、 点検事業2,511件のうち28事業において、17技術のうち5技術が活用されている状況であった。 なお、橋梁のコンクリートのうき・剥離の非破壊検査は全く活用されていなかった。 【表3】

また、河川事業における老朽化対策を中心に活用可能な調査試験等に係る47技術の地方自治体における活用状況について調査したところ、対象事業794件のうち4事業において、47技術のうち3技術が活用されているに留まっていた。【表4】

- 新技術を活用している理由については、道路事業については発達者指定が5割、受注者提案が5割であり、河川事業については全て受注者提案であった。道路事業においては、従来の手法では点検が困難なために活用しているものや受注者が自社の技術を活用しているものがほとんどであり、コスト縮減を期待している技術を活用しているものであり、コスト縮減を目的として活用したいるものであり、コスト縮減を目的として活用したいるものであり、コスト縮減を目的として活用したいるものであり、コスト縮減を目的として活用したいるものであり、コスト縮減を目的として活用したいるものであり、コスト縮減を目的として活用したいるものであり、コスト縮減を目的として活用したいるものであり、コスト縮減を目的として活用した。【表3、4】
- ✓ ではるのできます。
   ✓ では29年度に道路事業に係る防災・安全交付金を活用した自治体のうち、点検事業の一括発注を実施した自治体を調査したところ、4 府県、403市町村で一括発注が行われていた。その際、コスト縮減に与える効果を見たところ、一定規模の点検を一括で発注することにより、スケールメリットが働き、コスト縮減が図られたものが見られた。【表5】

【図表は別紙】

## 4)今後の改善点・検討の方向性

## 1 効率的 効果的な老朽化対策

- (2) 新技術や一括発注の活用
- ONETISに登録されている新 技術のうちコスト縮減効果の高い ものを中心として、効果的な発注 力法を含め、その活用力策を地力 自治体に固知するとともに、重点 配分にあたり新技術活用を考慮す るなど新技術活用によるコスト縮 減を促進するような方策について 検討すべきである。その上で、今 後も、新技術の活用状況を継続的 に調査し、好事例を整理・横展開 すべきである。

(参考) 国が発注する事業では、 NETISに登録されている技術については、①設計段階で比較対象技術(注)となる、②工事発注時の総合評価方式での加点や工事成績評定の加点が認められる、などのインセンティブが設定されている。

が設定されている。 (注) 比較対象技術とは、採 用する技術の選定にあた り比較対象となる技術。

○ どの程度の規模で一括発注を活用すればコスト縮減ができるかについて更に調査を行い、交付金事業においても一括発注によるコスト縮減を促進する方策を検討すべきである。

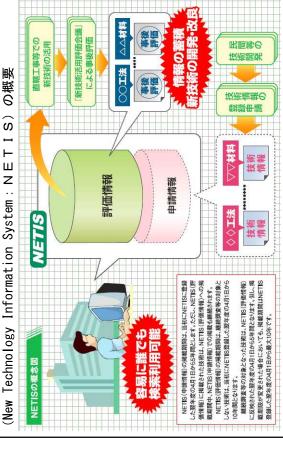
### 眦 極 靐 뀨 蕊

(道路事業等) 社会資本総合整備事業費 (33) 調查事案名

## ③調査結果及びその分析 (別紙)

(2) 新技術や一括発注の活用 1. 効率的 効果的な老朽化対策

(New Technology Information System: NETIS) 【図2】国土交通省の新技術情報提供システム



【表4】河川事業における新技術に係る有用な新技術の活用状況 (全47技術、794件中)

		採用事	業件数		
技術の概要		受注者	受注者が提案	発注者が発された	主な採用理由
		入札時	受注後	光は時に 指定	
河川の逆流防止のために設置する 自動開閉式のゲート	2	0	2	0	【受注者が提案(受注後)】 ・「フロート(浮力体)」により、ゲートの自 動開閉機能の精度を高めることが出来るため。
地形や空間等の形状を、効率的に 計測する技術	-	0	1	0	<ul><li>【受注者が提案(受注後)】</li><li>・計測におり、機器の一部(プリズム)が不野となり、効率的に作業を進めることが出来る技術を、目社で係有していたため。</li></ul>
発電機、燃料タンク、防油堤を一 体化し、コンパクトに設置	1	0	1	0	【受注者が提案(受注後)】 ・燃料流出事故のリスクを大幅に軽減し、コン ・グタトに設置可能な技術を自社で保有していた ため。
ψα	4	0	4	0	

【表3】道路事業における点 (全17技術、2,511件中)	る点検 -中)	出出し	可能な	1調香記	【表3】道路事業における点検に活用可能な調査試験に係る有用な新技術の活用状況 (全17技術、2, 211件中)
		採用事	採用事業件数		
技術の概要		受注者	受注者が提案	発注者が	主な採用理由
		入礼時	受注後	おけずて指定	
足場や橋梁点検車等を使用せず、 ロープ・装備具を使用して近接目 視点検を行う技術	15	0	4	11	【受注者が提案(受注後》】 ・現場状況により解験が簡単や高所件業車による点検が不可・・ ・編集点権車を使用する場合、大型の車両が必要となるため、 低コストとなる特殊高所技術を使用 ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・
高速・高解像度3次元地中レーダ 技術による路面下空洞調査技術	8	2	9	0	【受注者が提案(入礼時)】 ・公募型プロボーザル方式により特定した企業からの提案 【受注者が提案(受注後)】 ・受注者が開発会社
電磁波を用いてコンクリート構造 物中にある鉄筋などの位置・被リ 深さを非破壊で調べる技術	3	0	1	2	[受法者が提案(受注後)] ・非破壊による検査が必要 [発注者が発注時に指定] ・非破壊による検査が必要
高解像度路面画像とGPS位置情報を取り入れた、道路画像撮影技術	1	0	0	1	[亲注者が発注時に指定] ·路面画像の取得
車両に搭載したレーザスキャナ等 により取得したレーザ点群データ による3次元数値図化技術	1	0	l	0	[要注書が提案 (要注後)] ·要注者が開発会社

道路の点検事業について、他の自治体と一括発注を行っている自治体 2 [表

14

12

28

盂

1,765自治体)	個	23%
(調査対象:		407
.: 1,718市町村)	雪	23%
(調査対象:		403
11.0cm 宋 1象:47都道府県) 「	配	%6
明 (調査対象:		7
中な日本	5	点検
		修繕事業

事 務 連 絡 平成30年7月3日

各県道路事業担当課長 殿 政令指定都市道路事業担当課長 殿

> 北陸地方整備局 道路部 地域道路課長

### 横断歩道橋の点検及び措置について

標記については、別紙平成30年7月3日付け事務連絡のとおり北陸地方整備局地域道路課長あてに通知されているところです。

貴県及び貴政令指定市へ参考送付いたしますので、貴管内の市町村に対しても、周知されますようお願いいたします。

事 務 連 絡 平成30年7月3日

各地方整備局道路部 道路管理課長 殿

地域道路課長 殿

北海道開発局建設部 道路維持課長補佐 殿

地域事業管理官 殿

沖縄総合事務局 道路管理課長 殿

道路建設課長 殿

国土交通省 道路局

国道·技術課

課長補佐

国道・技術課 道路メンテナンス企画室

課長補佐

環境安全・防災課

課長補佐

### 横断歩道橋の点検及び措置について

横断歩道橋については、道路法施行規則第4条の5の2の規定に基づき近接目視により点検が行われているところですが、階段部と歩道橋本体(上部構造及び下部構造)との接合部の耐震対策がなされていない場合は、大規模地震時に階段部の部材が外れる恐れがあります。

記録がある平成7年の兵庫県南部地震以降、横断歩道橋の上部構造及び階段部の落下 による人身事故は発生していないところですが、各地方整備局等においては、点検時に 階段部の接合部の状況を十分に留意し、横断歩道橋の利用実態等も踏まえ、必要に応じ て大規模地震の発生に備え、落下防止対策などの措置を計画的に実施するようお願いし ます。

また、各地方整備局等におかれましては、貴管内の都道府県、政令市に対して、情報 提供をお願いします。

平成30年10月25日(木) 国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所

### 記者発表資料

のう

国道51号 伊能歩道橋(成田市伊能地先)の一部通行止 に関するお知らせ

~ 著しい損傷が発見されたため、横断歩道橋の通行止めを行います~

いのう

千葉国道事務所が管理する国道51号伊能歩道橋において、本日横断歩道橋の定期点検を行った結果、階段部を支える部材に著しい損傷が確認されました。

このため、横断歩道橋について、10月25日(木)14時より、通行止めを行っております。なお、本線(車道部)の交通に影響はありません。

今後、応急措置を実施し、引き続き横断歩道橋の詳細調査を行い、復旧方法を検討します。

周辺の皆様にはご迷惑をおかけしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。なお、通行止めの解除等については、別途お知らせいたします。

### 発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、千葉県政記者会、成田空港記者会

### 問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 電話 043-287-0311(代表) 副所長 望島 賢治 管理第二課長 敦賀 智性

### ■位置図





■損傷の著しい橋梁



### ■損傷箇所 2018年10月撮影



写真①



- 65 -

### 国道51号 伊能歩道橋の「迂回路」のお知らせ



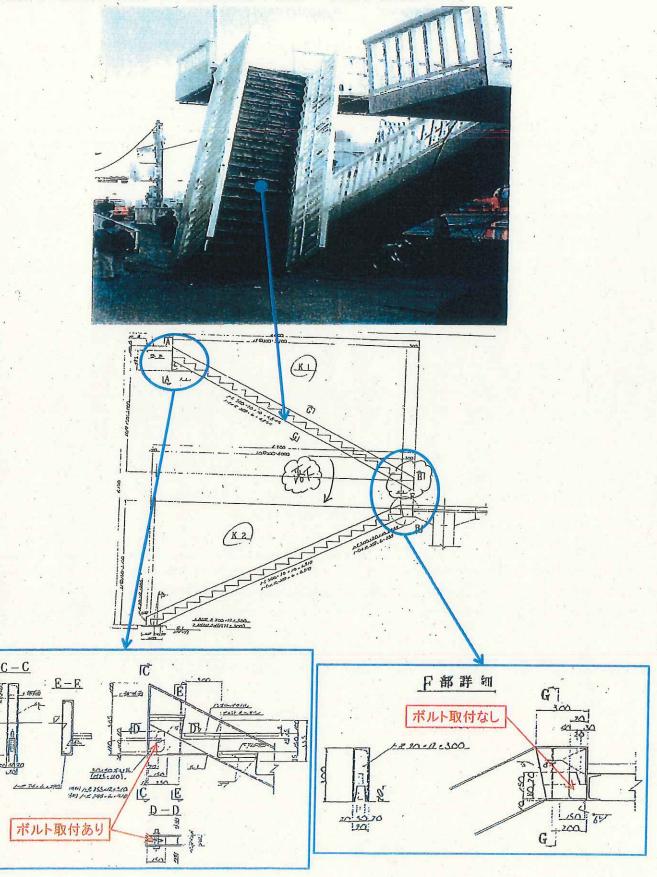
地震による横断歩道橋階段部の落下事例

地震	步道橋名	完成年	損傷形態	階段部の 取り付け構造
	長田歩道橋	昭和45年	階段部の落下	ボルト取り付けなし
平成7年 兵庫県南部地震	二宫步道橋	昭和45年	階段部の落下	ボルト取り付けなし
	米谷步道橋	昭和50年	階段部の落下	ボルトの状態不明
平成23年 東北地方太平洋沖 地震	霞日步道橋	昭和52年	階段部の落下	ボルトの状態不明

# 1995年兵庫県南部地震の事例

長田歩道橋(S45.1竣工)

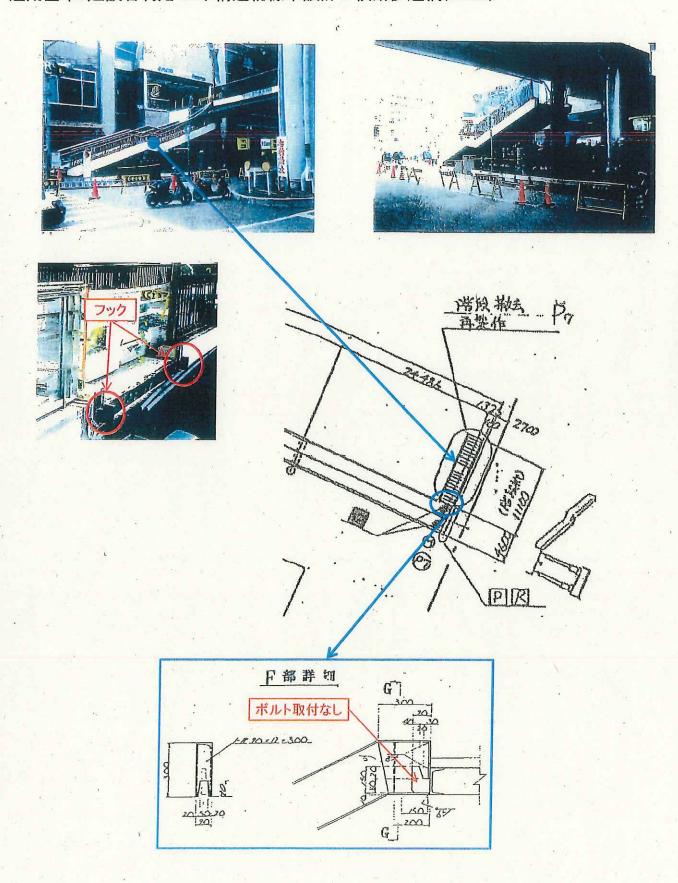
適用基準:建設省制定 土木構造物標準設計V横断歩道橋(S42.5)



# 1995年兵庫県南部地震の事例

三宮歩道橋(S45.6竣工)

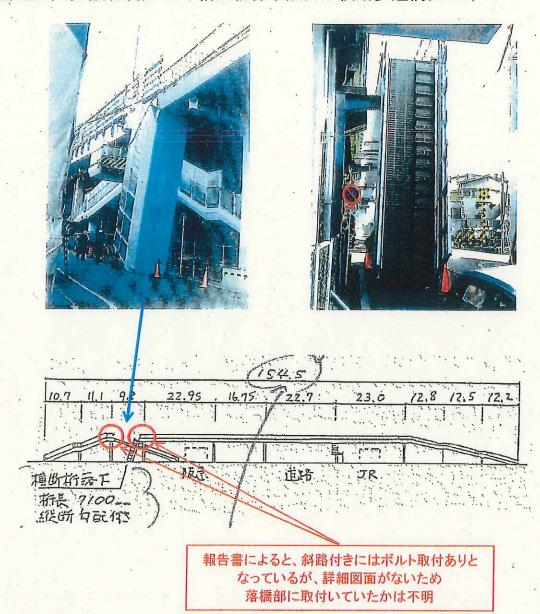
適用基準:建設省制定 土木構造物標準設計V横断歩道橋(S42.5)



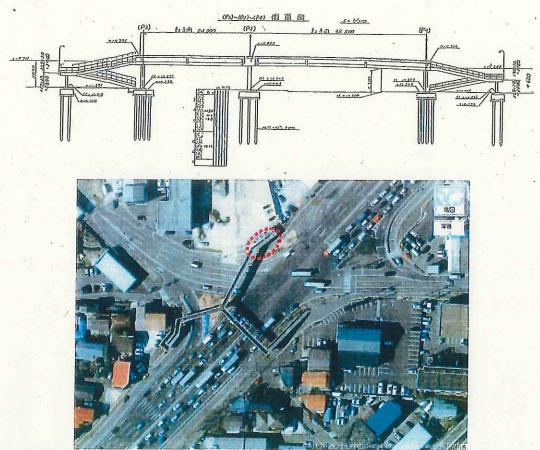
# 1995年兵庫県南部地震の事例

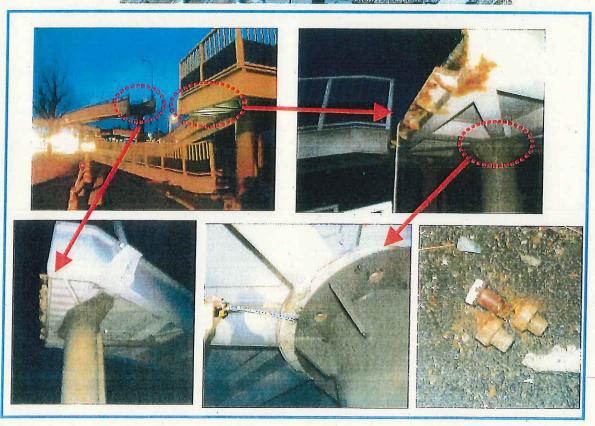
米谷歩道橋(S50.12竣工)

適用基準:建設省制定 土木構造物標準設計 V 横断歩道橋(S42.5)



# 2011年東北地方太平洋沖地震の事例 霞目歩道橋(S52竣工) 適用基準:不明







サイト内検索 Google カスタム検索 検索 文字のサイズ変更ボタン 標準 大 特大

本文へしせ

情報公開・公文書管理 ホーム 会計検査院について 会計検査に関する活動 検査結果 外部との交流活動 調達情報 公表資料 ·個人情報保護

 $rac{ ilde{\Lambda}-\Delta}$  >  $\underline{\Lambda}$  >  $\underline{\Lambda}$  >  $\underline{\Lambda}$  >  $\underline{\Lambda}$  |  $\underline{\Lambda}$  |  $\underline{\Lambda}$  >  $\underline{\Lambda}$  |  $\underline{\Lambda}$  10月17日)

# 会計検査院法第36条の規定による意見表示

Tweet



平成30年10月17日 会計検査院

会計検査院は、経済性等の観点から、路面下の空洞を早期に発見するための路面下空 洞調査業務に要する費用について道路管理者の許可を受けて上水道管、下水道管、ガス 管等を設置している地方公共団体や民間企業等に応分の負担を求めているかなどに着眼 して検査しました。

その結果、平成30年10月17日、国土交通大臣に対し、会計検査院法第36条の規定に より意見を表示しました。

「一般国道等の路面下空洞対策に係る費用の負担について」

<u>全文(PDF形式: 298KB)</u>₹

#### 会計検査院法

第36条 会計検査院は、検査の結果法令、制度又は行政に関し改善を必要とする事項が あると認めるときは、主務官庁その他の責任者に意見を表示し又は改善の処置を要求す ることができる。

受 検査関係

₿ 検査活動

🗦 検査結果

人事関係

環境関係

刊行物等

🖸 研究論文・報告書

∃ その他





ご意見・ご感想



情報提供の受付





PDF形式のファイル閲覧にはAdobe Readerが必要です。 >> Adobe Readerのダウンロード(別ウインドウで開きます。)

会計検査院 Board of Audit of Japan

〒100-8941 東京都千代田区霞が関3-2-2[<u>案内地図</u>] セキュリティポリシー | プライバシーポリシー | リ 電話番号(代表)03-3581-3251 法人番号 6000012150001

ンク集 | アクセシビリティについて | このサイトの ご利用に当たって

Copyright@2011 Board of Audit of Japan

# 【意見を表示したものの全文】

# 一般国道等の路面下空洞対策に係る費用の負担について

(平成30年10月17日付け 国土交通大臣宛て)

標記について、会計検査院法第36条の規定により、下記のとおり意見を表示する。

記

#### 1 一般国道等の路面下空洞対策の概要

#### (1) 一般国道等の路面下空洞対策

貴省は、道路法(昭和27年法律第180号)等に基づき、道路を常時良好な状態に保つようにその維持・修繕を実施することとして、トンネル、橋りょう、舗装等の道路を構成する施設等の別に維持又は修繕に関する技術的基準を定めており、道路管理者である貴省及び地方公共団体は、これらの技術的基準に基づくなどして道路の状況を点検している。

道路では地下水等が原因で道路の路面下に空洞が発生することがあり、発生した空洞が拡大するなどして路面近くにまで進行すると、交通荷重等の影響により道路が陥没するなどして、事故につながるおそれがある。貴省が公表している「道路の陥没発生件数とその要因」によると、国が管理する国道で発生した道路の陥没は平成27年度153か所、28年度116か所、計269か所となっている。

貴省は、上記のような状況を踏まえて、道路の陥没の発生を未然に防止することを 目的に、国が実施する直轄事業又は地方公共団体が実施する交付金事業として、陥没 の原因となる路面下の空洞を早期に発見するための路面下空洞調査業務(以下「調査 業務」という。)を実施している。

一方、道路の路面下には、地方公共団体や民間企業等が道路管理者の許可を受けて上水道管、下水道管、ガス管等(以下「路面下占用物件」といい、路面下占用物件を設置している地方公共団体や民間企業等を「占用企業者」という。)が多数埋設されている。路面下占用物件の破損等が原因で路面下に空洞が発生するなどしている事例もあることから、貴省は、道路管理者による占用物件の安全確認を徹底することとして、26年3月に、地方整備局等に対して「道路管理者による占用物件の安全確認の徹底について」(平成26年国道利第28号国土交通省道路局路政課長通知。以下「通知」という。)を発している。通知によれば、道路の占用許可に当たっては、「道路占用者は、

占用物件を常時良好な状態に保つように管理し、もって道路の構造又は交通に支障を 及ぼさないよう努めなければならないこと」や「その損傷により特に道路の構造又は 交通に支障を及ぼすおそれのある占用物件については、占用許可後、5年が経過する時 期を基本として、道路管理者による占用物件の安全確認のため、占用物件の現状につ いて、道路管理者あて書面等により報告しなければならないこと」を占用許可の条件 に付すことを徹底することとされている。なお、通知において、路面下占用物件の安 全性についての具体的な確認方法が規定されていないことから、占用企業者は、下水 道法(昭和33年法律第79号)等の関係法令等に基づき路面下占用物件の安全確認を行 い、その結果を道路管理者に報告することとなる。

#### (2) 調査業務

調査業務は、直轄事業においては、地方整備局(13年1月5日以前は建設省地方建設局)ごとに設置されている技術事務所、北海道開発局(13年1月5日以前は総理府北海道開発庁)及び沖縄総合事務局(13年1月5日以前は総理府沖縄開発庁。以下、これらを合わせて「技術事務所等」という。)が、2年度から地方整備局等管内の国道事務所等が管理している道路を対象として実施している。また、交付金事業においては、25年2月に貴省が主として市町村が路面陥没危険箇所調査等を実施する際の参考資料として作成した「総点検実施要領(案)【舗装編】(参考資料)」を公表したこと、平成24年度一般会計補正予算において、事前防災・減災対策等の取組を集中的に支援するために防災・安全交付金事業が創設されたことなどを契機として、多くの地方公共団体が25年度以降に調査業務を実施している。28、29両年度に調査業務に要した事業費は、直轄事業で計25億1885万余円、交付金事業で計16億9338万余円(交付金交付額計7億7210万余円)、合計42億1223万余円となっている。

調査業務は、レーダー技術を用いるなどして路面下の状況を調査するものであり、 一般的に、次のような手順により実施されている。

- ① 技術事務所等又は地方公共団体から調査業務を受託した調査会社(以下「受注者」という。)は、一次調査として、対象となる道路の全延長を地中レーダーを搭載した探査車で走行移動しながら探査データを取得し、技術事務所等又は地方公共団体は、その探査データを基に、空洞が発生している箇所及びその可能性のある箇所を判定する。
- ② 受注者は、①において空洞が発生している可能性があると判定された箇所を対象

として、ハンディ型地中レーダーを用いるなどして二次調査を行い、空洞が発生している可能性が高いと判定した場合には、削孔してスコープ等で空洞の有無、土被り、空洞の大きさなどを確認する。

③ 受注者は、上記の調査結果を取りまとめて、技術事務所等又は地方公共団体に報告する。

### 2 検査の結果

## (検査の観点及び着眼点)

貴省及び地方公共団体は、道路の路面下で発生した空洞が拡大するなどすることによる道路の陥没の発生を未然に防止することを目的とした調査業務を、国においては2年度 以降、多くの地方公共団体においては25年度以降毎年度実施しており、その費用は多額 に上っている。

そこで、本院は、経済性等の観点から、調査業務に要する費用について占用企業者に 応分の負担を求めているかなどに着眼して検査した。

## (検査の対象及び方法)

(注1) (注2) (注3) 検査に当たっては、10技術事務所等、13道府県及び47市区町の計70事業主体が28、29 両年度に実施した調査業務計154件(直轄事業22件、交付金事業132件)、契約金額計42億1223万余円(直轄事業計25億1885万余円、交付金事業計16億9338万余円(交付金交付額計7億7210万余円))を対象として、貴省本省及び上記の70事業主体において契約書、特記仕様書、成果品等の書類を確認するなどして会計実地検査を行うとともに、事業主体から調書の提出を受けるなどして検査した。

- (注1) 10技術事務所等 北海道開発局、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州各技術事務所、沖縄総合事務局
- (注2) 13道府県 北海道、大阪府、千葉、神奈川、山梨、山口、愛媛、高知、 福岡、長崎、熊本、大分、宮崎各県
- (注3) 47市区町 登別、市川、我孫子、武蔵野、調布、小平、福生、多摩、横浜、相模原、藤沢、茅ヶ崎、秦野、綾瀬、新潟、三条、甲府、名古屋、豊橋、蒲郡、尾張旭、堺、東大阪、宝塚、和歌山、下関、岩国、長門、周南、高知、北九州、久留米、飯塚、柳川、古賀、佐世保、熊本、宮崎、沖縄各市、新宿、江東、品川、渋谷、杉並各区、岩内郡岩内、中郡大磯、泉南郡熊取各町

## (検査の結果)

検査したところ、次のような事態が見受けられた。

70事業主体が実施した調査業務154件の結果についてみると、調査業務106件(直轄事

業17件、交付金事業89件)において、表のとおり、1,309か所の空洞が発見されていた。 そして、上記1,309か所の空洞の発生原因についてみると、空洞の発生原因となった施設 (以下「原因施設」という。)が特定されていない箇所が調査業務84件(直轄事業14件、 交付金事業70件)において828か所あり、発見された空洞の箇所数に対する割合は63.3% となっている一方、原因施設が特定されている箇所は調査業務63件(直轄事業11件、交 付金事業52件)において481か所、同36.7%となっていた。なお、この63件のうち41件に ついては、原因施設が特定されていない空洞も発見されており上記の調査業務84件と重 複している。

原因施設が特定されている箇所を原因施設別に分類すると、道路排水施設等の道路施設が210か所、同16.0%、路面下占用物件が193か所、同14.7%となっており、路面下占用物件が原因施設である空洞が一定割合で発見されている。なお、前記の「道路の陥没発生件数とその要因」における国が管理する国道で発生した道路の陥没計269か所のうち、路面下占用物件の破損等が発生原因である陥没は、計44か所と全体の16.4%となっており、陥没の発生原因についても路面下占用物件が一定割合を占めている。

表 発見された空洞と原因施設の状況

区分	発見され た空洞数	原因施設 が特定さ れている もの	道路施設	路面下 占用物件	河川施設	その他	原因施設 が特定さ れていな いもの
	(か所)	(か所)	(か所)	(か所)	(か所)	(か所)	(か所)
直轄事業	259	73	25	6	0	42	186
交付金事業	1,050	408	185	187	15	21	642
合計	1, 309	481 (36. 7%)	210 (16. 0%)	193 (14. 7%)	15 (1. 1%)	63 (4. 8%)	828 (63. 3%)

<sup>(</sup>注) 括弧書きは、発見された空洞数に対する割合である。

そこで、調査業務に要した費用の占用企業者の負担状況についてみると、70事業主体のうち、関東技術事務所、横浜、名古屋両市の計3事業主体は、調査業務の対象となった路面下占用物件の延長に応ずるなどした割合に基づき調査業務に係る費用の一部を占用企業者に負担させていたが、68事業主体は、調査業務に要する費用を全く負担させてい(注4)なかった。

しかし、占用企業者は、路面下占用物件を常時良好な状態に保つよう管理し、もって 道路の構造又は交通に支障を及ぼさないように努めなければならないことなどが占用許 可の条件とされているのに、前記のとおり、事業主体が実施している調査業務において 路面下占用物件が原因施設である空洞が一定割合で発見されていること、貴省は路面下 占用物件の破損等が原因となる空洞や陥没の発生対策として調査業務を実施することが 有効であるとしていること及び事業主体が既に直轄事業又は交付金事業として調査業務 を実施していることに鑑みると、調査業務は占用許可の条件の適切な履行に資すること となることから、事業主体は、占用企業者に応分の負担を求める必要があると認められ る。

(注4) 関東技術事務所は、調査業務を実施している道路のうち、東京、横浜両 国道事務所が管理している道路の全部又は一部については、調査業務に係 る費用の一部を占用企業者に負担させているが、その他の道路については、 調査業務に係る費用を占用企業者に全く負担させていないことから、68事 業主体にも含めている。

## (改善を必要とする事態)

占用企業者に、調査業務に要した費用について応分の負担を求めていない事態は適切ではなく、改善の要があると認められる。

### (発生原因)

このような事態が生じているのは、貴省において、路面下占用物件の破損等が原因となる空洞や陥没の発生対策として調査業務を実施することが有効であるとしているのに、調査業務に要する費用について、占用企業者に応分の負担を求める必要性についての検討が十分でないため、事業主体に対して、占用企業者に応分の負担を求めるための指針等を整備し、これを周知又は助言していないことなどによると認められる。

#### 3 本院が表示する意見

上水道管、下水道管等の路面下占用物件の老朽化が進む中、路面下占用物件の破損等が原因となる空洞や陥没の発生は今後も増加することが想定される。このため、調査業務は、今後も引き続き多数実施されることが見込まれる。

ついては、貴省において、調査業務に要した費用について、占用企業者に応分の負担を求めるための指針等を整備して、これを技術事務所等及び道路の占用許可を行っている国道事務所等に対して周知することにより、国道事務所等が指針等に基づき関係者との合意形成を図り、占用企業者に応分の負担を求めるよう、また、地方公共団体に対しても同様な助言をするよう意見を表示する。

意見を表示され又は処置を要求された事項に対する各省各庁の説明

# 国 土 交 通 省

(1) 一般国道等の路面下空洞対策において、調査業務に要した費用について、指針等を整備することなどにより、占用企業者に応分の負担を求めるよう意見を表示されたもの

(平成30年10月17日付け30検第493号)

本件については、指摘の趣旨を踏まえ、調査業務に要した費用について、占用企業者に 負担を求めるための指針等を整備し、技術事務所等及び国道事務所等に対して周知し、国 道事務所等が関係者との合意形成を図った上で、占用企業者に負担を求めてまいる所存で ある。