

## 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<sup>※</sup>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](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

## 平成 30 年度予算執行調査の調査結果の概要

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

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) |    | 調査対象<br>予算額 | 平成29年度：1,999,694百万円の内数<br>平成30年度：2,000,308百万円の内数 |          |
| 省庁名<br>組織 | 国土交通省                    | 会計 | 項目          | 社会資本総合整備事業費 等                                    | 調査主体     |
|           | 国土交通本省                   |    | 目           | 防災・安全社会資本整備交付金 等                                 | 取りまとめ財務局 |
|           |                          |    |             |  | 本省       |
|           |                          |    |             |  | -        |

①調査事案の概要

【事案の概要】

○ 社会資本総合整備事業については、地方公共団体等が作成した社会資本総合整備計画に基づき、同計画の目標を実現するための事業を実施している。このうち、民間投資・需要を喚起し、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支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、生活空間の安全確保を図る事業については防災・安全交付金を措置している。

○ これらの交付金については、平成27年秋の財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の改善や重点交付金対象の明確化などの大幅な見直しを実施し、国土交通省において順次、運用が開始されている。

【社会資本整備総合交付金制度の見直し】

社会資本整備総合交付金制度に対する指摘

- ① 要望措置率の低下、不用率・未契約繰越率のパラッキ
  - 地方公共団体からの要望額は年々増加傾向にあり、要望に対し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道府県が数見られる。
  - 次年度の国に対する要望や国からの配分について、このようなパラッキを反映させることが考えられないか。
- ② 優先的に取り組むべき事業に対する支援の強化
  - 個別事業について、どれが重点交付金対象であるか、国と地方とで共有がされていない。
  - 重点交付金した事業にどれだけの交付金が充てられたかが把握できていない。
  - 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を講ずるべきではないか。
- ③ 「整備計画」の目標設定
  - 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られる。
  - 目標と評価指標の設定が適切に行われるよう、国による一定の指針などを検討する必要があるのではないか。
- ④ 事業の評価の要件化
  - 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ない。
  - 一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はないか。

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、計画毎の不用率・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、重点交付金対象を明確化し、重点交付金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国としての配分の考え方を例示。
- ③ 整備計画の望ましい目標例の提示
  - 事業分野毎に整備計画の望ましい目標例を提示。
- ④ B/Cの算出の要件化
  - 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。

- 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
  - 重要な要望に対する措置率の向上
  - 配分に対する予見可能性の向上
- 期待される効果
  - 計画策定や地域への説明のノウハウ向上
- 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

# 総括調査票

調査事業名 (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

- (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。
  - こうした中、地方公共団体が管理する道路の老朽化対策について、公共施設等適正管理推進事業等により補助事業等と一体として実施されている地方単独事業に係る地方財政措置が創設・拡充されたところ。
  - このため、国の防災・安全交付金事業と地方単独事業の連携状況を調査し、交付金事業により効果的な支援策について検討する。

## ③調査結果及びその分析

### 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

- 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】
- 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判明した。【表1】
- 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、公共施設等適正化管理推進事業債の活用が可能と考えられる事業

|              | 事業数                 |                      | 事業費 (百万円)            |                      |
|--------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|              | 全体                  | 活用可能事業 <sup>*2</sup> | 全体                   | 活用可能事業 <sup>*2</sup> |
| 舗装           | 2,018 <sup>*1</sup> | 333 (16.5%)          | 42,846 <sup>*1</sup> | 5,371 (12.5%)        |
| 小規模構造物       | -                   | 65                   | -                    | 1,012                |
| 法面・斜面の小規模対策工 | -                   | 41                   | -                    | 1,475                |

\*1: H29.9交付申請状況 \*2: H30年度の対象事業

【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

| 重点計画           | 公共施設等適正化管理推進事業債 |               |
|----------------|-----------------|---------------|
|                | 活用 (230自治体)     | 未活用           |
| 一般計画 (うち、舗装事業) | 81.0%           | 72.8%         |
|                | 19.0% (10.4%)   | 27.2% (14.7%) |

※都道府県・市町村を対象にH29.9時点交付申請額より算出

(参考) H30年度公共施設等適正化管理推進事業債の対象事業

- ・舗装の表層に係る補修 (例: 切削、オーバーレイ、路上再生等)
- ・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)

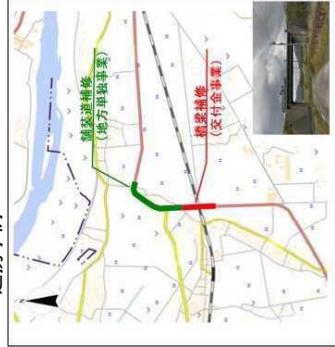
### 【調査対象】

道路の老朽化対策事業  
: 12,237事業 (平成29年度)

## 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

- (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。
  - その際、防災・安全交付金の対象事業の基準の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とともに、地方自治体に対し、公共施設等適正化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ること等を要請すべき。



【図1】 交付金事業と地方単独事業の連携事例

総括調査票

調査事業名 (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削減の余地が大きい。
  - 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】

<新技術>  
 防災・安全交付金で実施する道路の老朽化対策(点検)の事業数: 2,511件 (平成29年度)  
 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

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
  - 国土交通省の新技術情報提供システム (New Technology Information System: NETIS【図2】)に登録されている有用な新技術のうち、道路事業における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注者指定が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、コスト削減を期待して活用したケースは1件しかなかった。河川事業においては、施設の機能を向上させるために活用しているものや、自社で保有している技術を活用しているものであり、コスト削減を目的として活用したケースはなかった。【表3、4】
  - 平成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、コスト削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、コスト削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
  - NETISに登録されている新技術のうちコスト削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削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算や工事成績評定の加算が認められる、などのインセンティブが設定されている。
  - (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削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削減を促進する方策を検討すべきである。

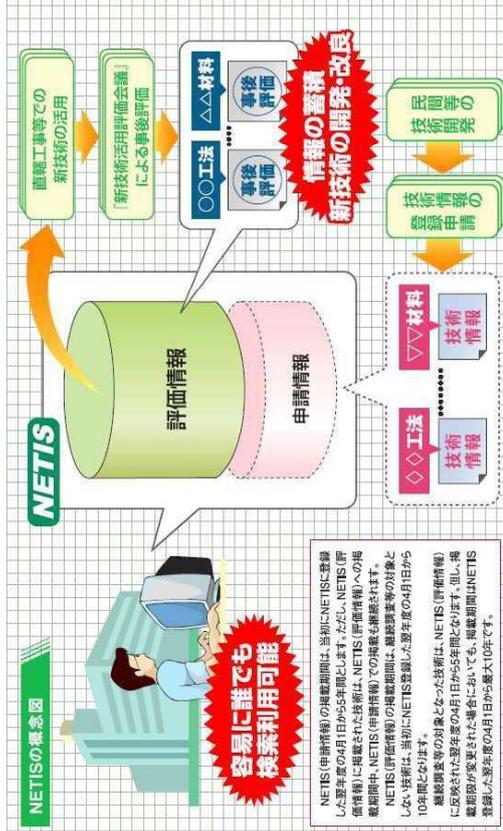
調査結果及びその分析 (別紙)

調査事業名 (33) 社会資本総合整備事業費 (道路事業等)

1. 効率的・効果的な老朽化対策

【図2】国土交通省の新技术情報提供システム

(New Technology Information System: NETIS) の概要



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

| 技術の概要                       | 採用事業件数 |     | 発注者が発注時に発注時に指定 | 主な採用理由  |
|-----------------------------|--------|-----|----------------|---|
|                             | 入札時    | 発注後 |                |   |
| 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              | 【発注者が提案(受注後)】<br>・「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、効果的に計測する技術       | 1      | 0   | 1              | 【発注者が提案(受注後)】<br>・計測にあたり、機器の一部(プリズム)が不要となり、効率的に作業を進めることが出来る技術を、自社で保有していたため。 |
| 発電機、燃料タンク、防油堤を一体化し、コンバクトに設置 | 1      | 0   | 1              | 【発注者が提案(受注後)】<br>・燃料流出事故のリスクを大幅に軽減し、コンバクトに設置可能な技術を自社で保有していたため。              |
| 計                           | 4      | 0   | 4              |   |

③調査結果及びその分析 (別紙)

【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术の活用状況 (全17技術、2,511件中)

| 技術の概要                                       | 採用事業件数 |     | 発注者が発注時に発注時に指定 | 主な採用理由 |   |
|---|--------|-----|----------------|--------|---|
|   | 入札時    | 発注後 |                |        |   |
| 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     | 【発注者が提案(受注後)】<br>・現物状況により橋梁点検車や高所作業車による点検が不可<br>・橋梁点検車を使用する場合、大型の車両が必要となるため、<br>低コストとなる特許技術を使用<br>【発注者が発注時に指定】<br>・現物状況により橋梁点検車や高所作業車による点検が不可 |
| 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   | 6              | 0      | 【発注者が提案(入札時)】<br>・公認プロトコル方式により特定した企業からの提案<br>【発注者が提案(受注後)】<br>・発注者が開発会社   |
| 電磁波を用いてコンクリート構造物にある鉄筋などの位置・振り深さを非破壊で調べる技術   | 3      | 0   | 1              | 2      | 【発注者が提案(受注後)】<br>・非破壊による検査が必要<br>【発注者が発注時に指定】<br>・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      | 【発注者が発注時に指定】<br>・路面画像の取得  |
| 車面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次元数値図形化技術 | 1      | 0   | 1              | 0      | 【発注者が提案(受注後)】<br>・発注者が開発会社  |
| 計   | 28     | 2   | 12             | 14     |   |

【表5】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

| 主な内容 | 都道府県 (調査対象: 47都道府県) |    | 市町村 (調査対象: 1,718市町村) |     | 計 (調査対象: 1,765自治体) |
|------|---------------------|----|----------------------|-----|--------------------|
|      | 割合                  | 割合 | 割合                   | 割合  |                    |
| 修繕事業 | 4                   | 9% | 403                  | 23% | 407                |
| 点検   | 4                   | 9% | 403                  | 23% | 407                |

事 務 連 絡  
平成 3 0 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 3 0 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いたします。

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、情報提供をお願いいたします。

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

### 国道51号 伊能<sup>いのう</sup>歩道橋（成田市伊能<sup>いのう</sup>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～

千葉国道事務所が管理する国道51号伊能<sup>いのう</sup>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

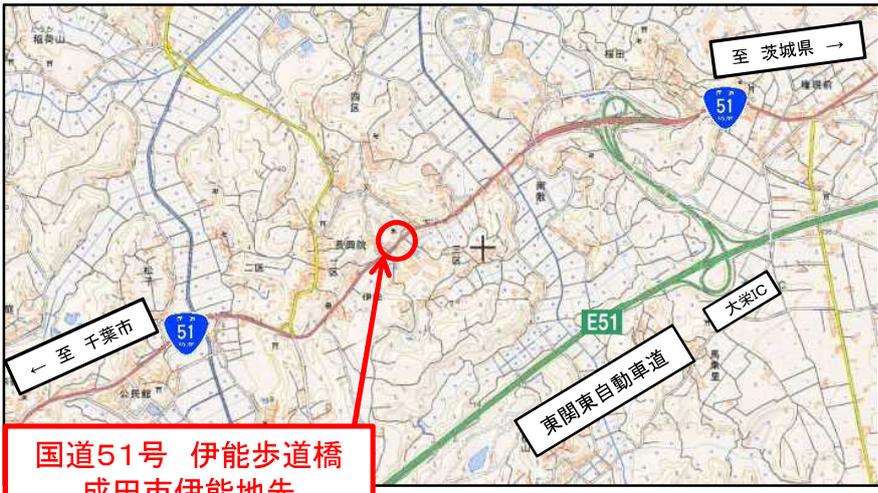
国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所

電話 043-287-0311（代表）

副所長 生島 賢治 管理第二課長 敦賀 昭仁

### 位置図

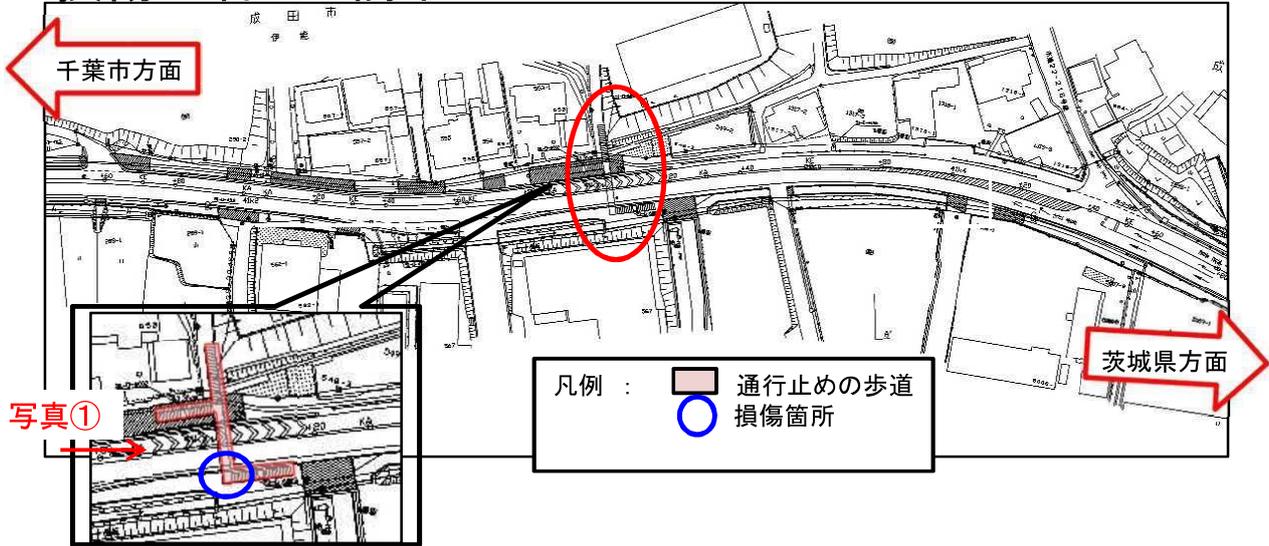
4



国道51号 伊能歩道橋  
成田市伊能地先

出典：国土地理院ホームページ

### 損傷の著しい橋梁



写真①

### 損傷箇所 2018年10月撮影



写真①



拡大

○ 損傷部



# 国道51号 伊能歩道橋の「迂回路」のお知らせ

大変ご不便・ご迷惑をおかけしますが、  
前後の交差点への迂回をお願いいた  
します。

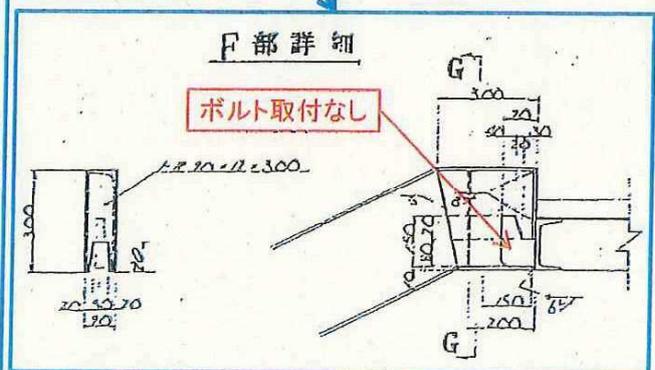
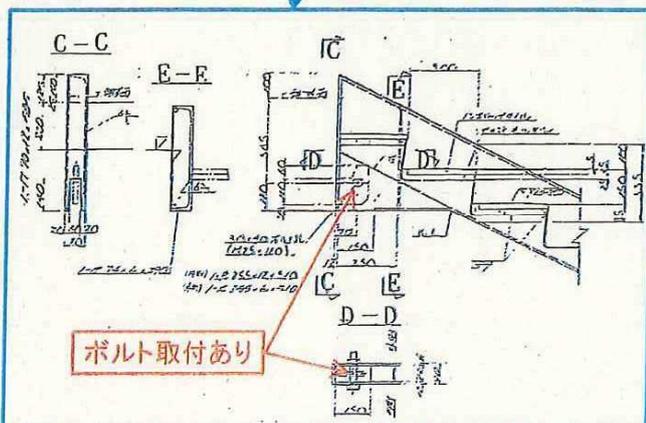
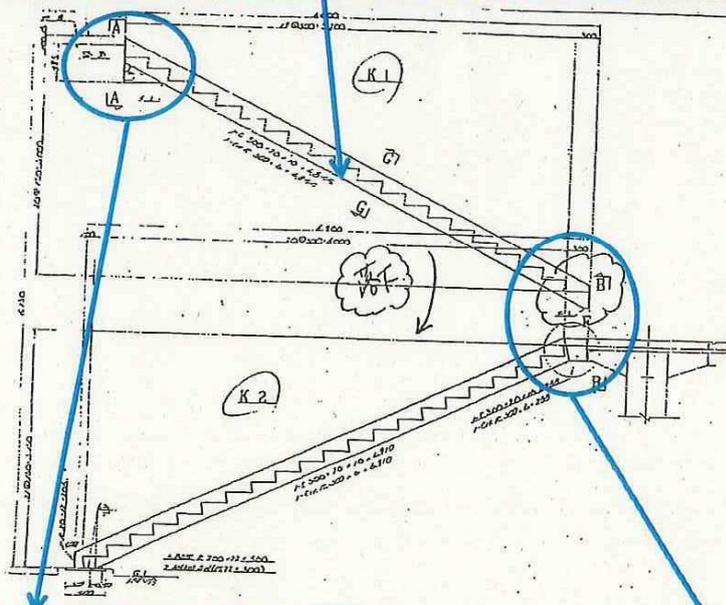


出典：国土交通省 国土地理院

## 地震による横断歩道橋階段部の落下事例

| 地震                      | 歩道橋名  | 完成年   | 損傷形態   | 階段部の<br>取り付け構造 |
|-------------------------|-------|-------|--------|----------------|
| 平成7年<br>兵庫県南部地震         | 長田歩道橋 | 昭和45年 | 階段部の落下 | ボルト取り付けなし      |
|                         | 三宮歩道橋 | 昭和45年 | 階段部の落下 | ボルト取り付けなし      |
|                         | 米谷歩道橋 | 昭和50年 | 階段部の落下 | ボルトの状態不明       |
| 平成23年<br>東北地方太平洋沖<br>地震 | 霞目歩道橋 | 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)

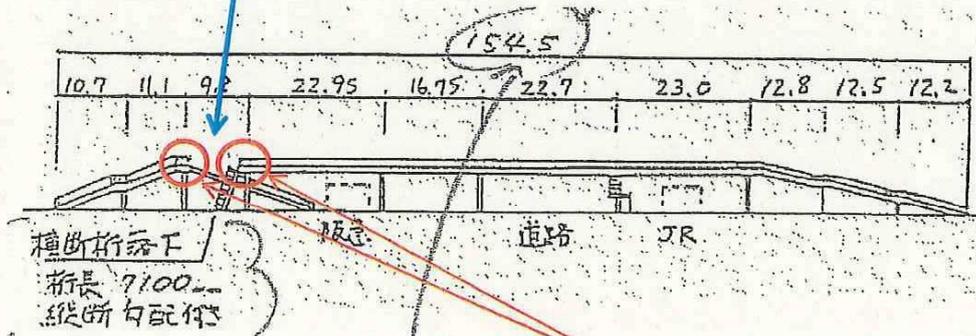
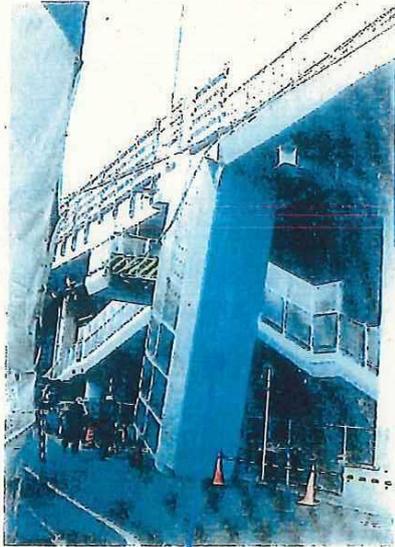




1995年兵庫県南部地震の事例

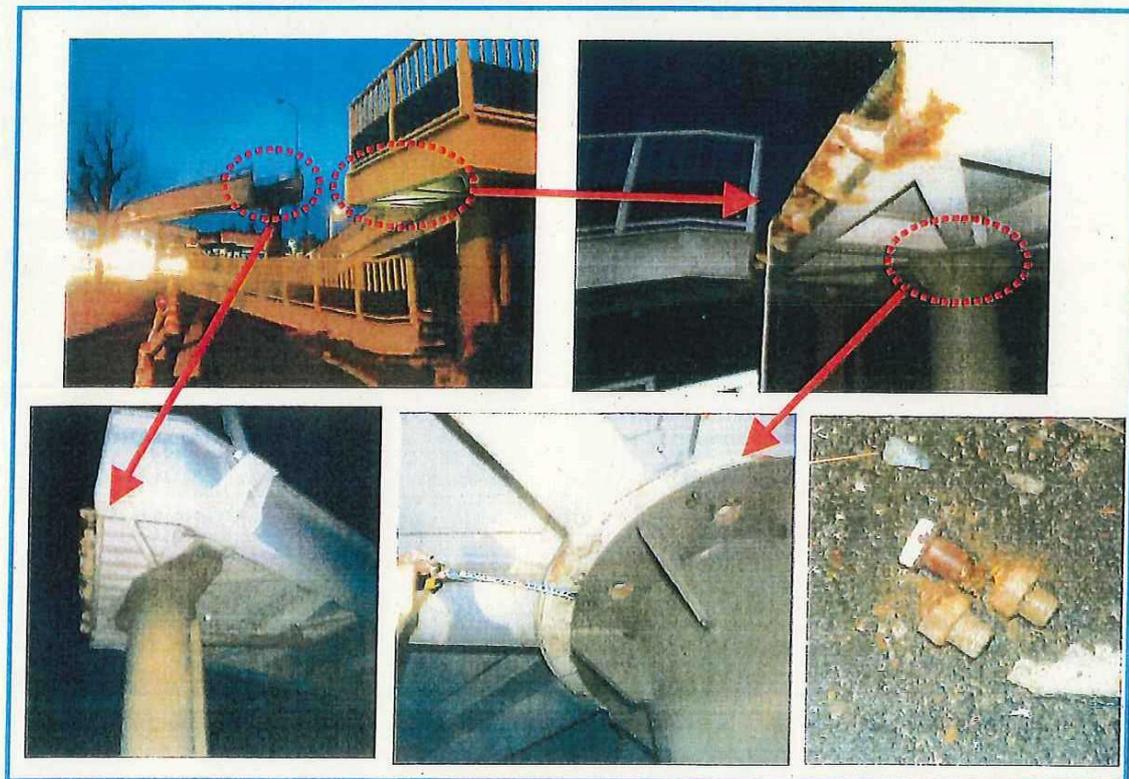
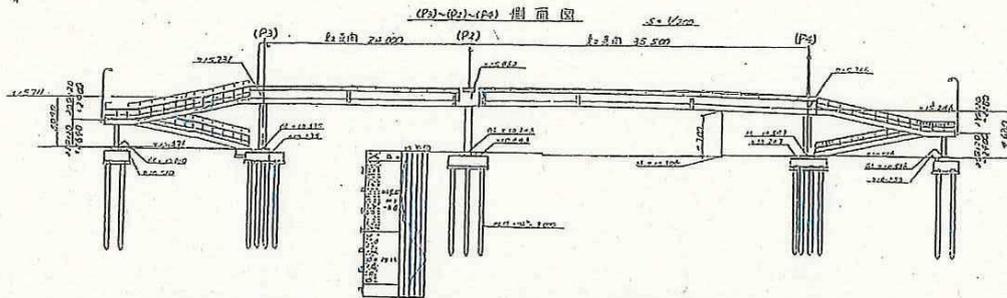
米谷歩道橋(S50.12竣工)

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)



報告書によると、斜路付きにはボルト取付ありとなっているが、詳細図面がないため落橋部に取付いていたかは不明

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





本文へ | サイトマップ | English

サイト内検索

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 | 情報公開・公文書管理・個人情報保護 | 公表資料

ホーム > 公表資料 > 検査関係 > 検査結果 > 検査結果(平成30年分) > 会計検査院法第36条の規定による意見表示(30年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」

[全文\(PDF形式：298KB\)](#)

- 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

**採用情報**  
 あなたの力を発揮してみませんか？

[ご意見・ご感想](#)

[情報提供の受付](#)

**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。

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。)



〒100-8941 東京都千代田区霞が関3-2-2[[案内地図](#)]  
 電話番号(代表) 03-3581-3251 法人番号 6000012150001

セキュリティポリシー | プライバシーポリシー | リンク集 | 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、

占有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有物件については、占有許可後、5年が経過する時期を基本として、道路管理者による占有物件の安全確認のため、占有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」を占有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、路面下占有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、占有企業者は、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有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して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)

検査に当たっては、10<sup>(注1)</sup>技術事務所等、13<sup>(注2)</sup>道府県及び47<sup>(注3)</sup>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<br>(か所) | 原因施設が特定されているもの<br>(か所) | 原因施設が特定されているもの |                     |              |              | 原因施設が特定されていないもの<br>(か所) |
|-------|------------------|------------------------|----------------|---------------------|--------------|--------------|-------------------------|
|       |                  |                        | 道路施設<br>(か所)   | 路面下<br>占用物件<br>(か所) | 河川施設<br>(か所) | その他<br>(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<br>(36.7%)         | 210<br>(16.0%) | 193<br>(14.7%)      | 15<br>(1.1%) | 63<br>(4.8%) | 828<br>(63.3%)          |

(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なかった。<sup>(注4)</sup>

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る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。

については、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。