

総 括 調 査 票

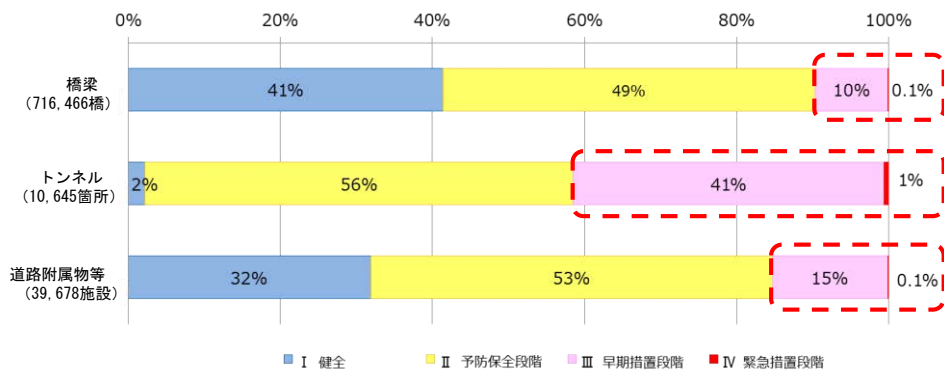
調査事案名	(33) 道路メンテナンス事業費補助			調査対象 予算額	令和元年度：1,040,587百万円の内数（臨時・特別の措置を除く） （参考 令和2年度：222,298百万円）		
府省名	国土交通省	会計	一般会計	項	社会資本整備事業費ほか	調査主体	本省
組織	国土交通本省			目	防災・安全社会資本整備交付金	取りまとめ財務局	—

①調査事案の概要

【事業概要】

- 道路施設の老朽化が急激に進んでいくことを踏まえ、道路管理者（国・自治体等）の責任によるメンテナンスサイクルを確立するため、平成26年度からすべての橋梁・トンネル等について、道路管理者が5年に1度、目視による点検を行うこととされている。
- 平成26年度から平成30年度までの点検の結果、次回点検までに修繕等の措置を講ずべき道路施設の割合が、橋梁10%、トンネル42%、道路附属物等（横断歩道橋等）15%存在していたが、このうち点検結果を踏まえて、修繕に着手した道路施設の割合は、自治体管理で橋梁20%、トンネル24%、道路附属物等18%にとどまり、措置が遅れていたところ。
- このため、令和元年度までは交付金事業として支援を行ってきた橋梁等の老朽化対策について、令和2年度当初予算から個別補助制度を創設し、計画的・集中的に支援を行うこととし、その上で、橋梁等の道路インフラの長寿命化・最適化を進めるため、長寿命化修繕計画（個別施設計画）に基づき実施される事業を補助対象とするとともに、地域にある複数の橋梁等について、その機能の集約を図る場合の撤去等も支援対象とした。

平成26年度～平成30年度の道路施設点検結果



※道路メンテナンス年報（令和元年8月）

＜道路施設の健全性診断の判定区分＞

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	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 早期措置段階	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 緊急措置段階	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。

事業の目的(個別補助)

- 点検結果や利用状況等を踏まえた長寿命化修繕計画（個別施設計画）の策定・更新を促進し、計画的・効率的なメンテナンスの実施を図る
- 維持更新コストを持続可能なものとするため、道路施設の集約化・撤去により、管理する道路インフラの最適化を図る

集約・撤去の支援対象

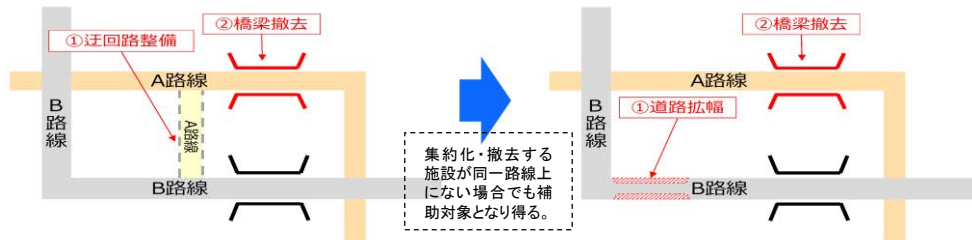
＜従前(交付金)＞

修繕又は更新する施設①と一体的に実施かつ同一路線上に存在する施設②の集約化・撤去のみが交付対象

＜令和2年度制度改定(個別補助)＞

複数の構造物において、同一路線に限らず、その性能・機能を一部の構造物に集約することに伴い実施する他の構造物の撤去(集約先の構造物に係る対策等①を実施する場合に限る)②も補助対象化

イメージ図



総 括 調 査 票

調査事案名 (33) 道路メンテナンス事業費補助

②調査の視点

1. 計画的な道路施設の維持管理

維持管理・更新費の増加が見込まれる中、将来の人口減少を見据えると、必要な道路の機能を維持するため、道路管理者は、中長期的視点に立ってコスト管理を行い、計画的な維持管理を行うとともに、利用頻度の減少が見込まれる道路施設の機能集約・撤去も含めた計画を策定し、将来の維持管理費用を縮減させることが重要である。

各道路管理者において策定している個別施設計画について、維持管理・更新費用の記載及び橋梁の撤去に関する記載の状況について確認する。

2. 新技術等の活用について

橋梁等の維持管理や老朽化対策を実施する際、省力化やコスト縮減に資する新技術、新材料及び新工法（以下「新技術等」という。）を積極的に採用していく必要がある。

このため、国土交通省において、新技術導入方針を策定することなどにより導入の促進を図り、コスト縮減や省力化の取組が進められているところ。

自治体における新技術等の活用状況について確認する。

【調査対象年度】

令和元年度

【調査対象先数】

道路管理者 : 1,880先

自治体 : 1,788先

国道事務所等 : 92先

③調査結果及びその分析

1. 計画的な道路施設の維持管理

橋梁に関する個別施設計画を策定・公表している自治体は、1,423団体（8割）となっている。

このうち、計画期間内に要する修繕費用の記載がない自治体は、689団体（5割）となっており、修繕時期や内容の記載がない自治体が278団体（2割）となっていた。【表1】

点検の結果、区分Ⅳ（緊急措置段階）と判定された橋梁を有する自治体のうち、個別施設計画に、橋梁の撤去に関する記載をしている自治体は、4割であり、6割は、橋梁の撤去に関する記載がなかった。【表2】

また、橋梁撤去に関する記載ありと回答があった自治体（80団体）の個別施設計画を確認したところ、予防保全導入による長期的（50年～60年程度）なコスト縮減額を記載している事例は見られたが、コスト縮減に関する短期的（5年～10年程度）な数値目標を定め、その具体的取組（橋梁の集約・撤去や新技術等導入を促進するなど）を記載している事例は確認できなかった。

2. 新技術等の活用について

直轄事業では、点検の際、8割以上の国道事務所等新技術等を活用しており、コスト縮減効果をあげているものもみられた。

一方、自治体における新技術等の活用状況は、点検、修繕・更新のいずれの場合も1割未満と低調であり、特に、修繕・更新においては、新技術等を知らなかった自治体が6割を超えていた。

また、新技術等を知っていた場合においても、活用の検討がされていない自治体が、6割となっている。【表3】

【表1】橋梁の個別施設計画策定状況

(令和元年度末時点)		自治体数	
個別施設計画を公表済	1,423	79.9%	
うち修繕費用の記載なし	689	48.4%	※
うち修繕時期・内容の記載なし	278	19.6%	※
個別施設計画を未公表	221	12.4%	
個別施設計画を未策定	137	7.7%	
計	1,781		

※ 個別施設計画公表済団体に占める割合

【表2】橋梁撤去に関する記載状況

(自治体数)	
記載あり	80 36.0%
記載なし	142 64.0%
計	222

【表3】新技術等の活用状況

(国道事務所数)	点検に関する新技術	修繕・更新	
		新材料	新工法など
活用した	49 80.3%	29 59.2%	34 69.4%
活用していない	12 19.7%	20 40.8%	15 30.6%
回答数	61	49	49

(自治体数)	点検に関する新技術	修繕・更新	
		新材料	新工法など
活用した	32 3.1%	73 6.2%	113 9.8%
活用していない	987 96.9%	1,098 93.8%	1,036 90.2%
知っていた	603 61.1%	357 32.5%	357 34.5%
検討した	161 26.7%	109 30.5%	111 31.1%
検討していない	404 67.0%	205 57.4%	201 56.3%
不明・未回答	38 6.3%	43 12.0%	45 12.6%
知らなかった	378 38.3%	724 65.9%	659 63.6%
不明・未回答	6 0.6%	17 1.5%	20 1.9%
回答数	1,019	1,171	1,149

【参考】直轄事業で採用している新技術等（トンネル点検における道路性状測定車両の活用）



④今後の改善点・検討の方向性

1. 計画的な道路施設の維持管理

各自治体において策定されている個別施設計画は、対策費用や対策時期・内容に関する記載がないものがあり、計画的な維持管理を行うための基礎となる項目が整理されていない状況と言える。

国土交通省においては、維持管理コスト縮減のための具体的取組など個別施設計画に記載すべき基礎項目を整理すべき。

そのうえで、基礎項目の記載例などを自治体に周知するとともに、当該項目の計画への記載を補助要件化することや、コスト縮減に関する短期的な数値目標の記載を促す方策を検討し、より実効性のある計画作成を促すべき。

2. 新技術等の活用について

直轄事業においては、コスト縮減や省力化に資する新技術等の活用が進められているところ。

一方、自治体における新技術等の活用は進んでおらず、そもそも新技術等が認知されていないことやその活用の検討がなされていない状況となっていた。

国土交通省においては、特に、コスト縮減や省力化の効果が見込まれる新技術等の自治体への普及を促進するため、新技術等活用による効果の広報を進めるとともに、補助事業の採択にあたって、新技術等の活用の検討を要件化するなど、活用促進のための方策を検討すべき。