

| 府省名     | 国土交通省 | 組織                                                       | 国土交通本省 | 会計 | 一般会計 | 項    | 道路交通安全対策事業費ほか    |
|---------|-------|----------------------------------------------------------|--------|----|------|------|------------------|
|         |       |                                                          |        |    |      | 目    | 道路更新防災等対策事業費補助ほか |
| 調査対象予算額 |       | 令和 6 年度（補正後）：800,076百万円の内数<br>（参考 令和 7 年度：691,556百万円の内数） |        |    |      | 調査主体 | 本省調査             |

## ① 調査事案の概要

### 【事案の概要】

今後のインフラ整備では、維持管理・更新費用の増大が見込まれる中、損傷が軽微な段階で補修を行うことで施設を長寿命化させる「予防保全」の推進や、集約・撤去、新技術等の活用促進など、効率化を図る取組の重要度は増している。国の予算事業においては、直轄事業のほか、地方公共団体（以下「自治体」という。）に対しては、令和2年度から個別補助制度として「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し、重点的に支援を行っている。これら事業に関し、以下の3点について調査を行う。

#### （1）自治体の橋梁の維持管理・更新について

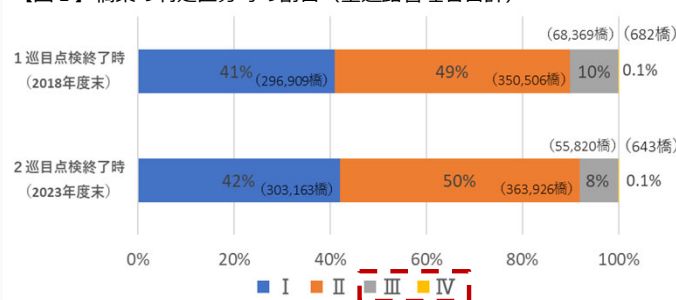
平成26年度より、道路管理者（国、自治体、高速道路会社等）は、橋梁、トンネル等の道路インフラについて、**5年に1度の点検が義務付けられている**。

1巡目（平成26～30年度）の点検結果において、**5年以内の早期・緊急措置が必要な橋梁**（区分Ⅲ・区分Ⅳ判定【表1】の橋梁）が**約10%存在**したが、当該橋梁に対し、**自治体のみ、令和5年度末時点で、措置着手率が83%**と、100%に届いていない【表2】。そのため、その要因を調査し、維持管理・更新や集約撤去の取組促進方法について検討する。

【表1】点検結果の判定区分

| 区分         | 状態                                           | 事後保全段階 |
|------------|----------------------------------------------|--------|
| 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。 |        |

【図1】橋梁の判定区分毎の割合（全道路管理者合計）



※道路メンテナンス年報（令和5年度）を基に作成

【表2】1巡目点検で修繕が必要とされた橋梁の修繕等措置状況（令和5年度末）

| 管理者    | 措置が必要な施設数※ | 措置着手率 |
|--------|------------|-------|
| 国土交通省  | 3,340      | 100%  |
| 高速道路会社 | 2,532      | 100%  |
| 自治体    | 60,482     | 83%   |

※1巡目点検における判定区分Ⅲ・区分Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。

#### （2）跨線橋と跨道橋の点検等メンテナンスについて

**跨線橋**（鉄道線路を跨ぐ橋梁をいう。以下同じ。）は、技術的な要因等から、**鉄道事業者**に点検等が委託されており、その費用は、**平成20年12月の国土交通省と鉄道事業者の申合せに基づき、内訳等を事業発注者と確認**することとされている。しかし、この運用が適切に行われていないと、費用の妥当性が担保されない。そのため、跨道橋（道路を跨ぐ橋梁をいう。以下同じ。）との比較などを行い、**運用実態の把握や、改善点等の調査**を行う。

#### （3）新技術の導入推進について

道路メンテナンスにおける**新技術等の活用**について、令和2年度及び令和4年度の予算執行調査において調査し、「新技術情報提供システム」（以下「NETIS」という。）や「点検支援技術性能カタログ」（以下「カタログ」という。）の改善点などを指摘し、それを受け、**国土交通省は、新技術等のコスト削減効果等の実績のデータベース化**（国土交通省HP「地方公共団体における新技術活用事例」）に取り組んだ。今回、その進展や、改善点等について調査を行う。（本調査は、令和2年度及び令和4年度予算執行調査の結果も踏まえ実施する。）

#### ①NETIS

➡道路に限らず、全分野の新技術を紹介している。

#### ②点検支援技術性能カタログ

➡橋梁、トンネル等の点検支援に絞った新技術を紹介している。

#### ③データベース（地方公共団体における新技術活用事例）

➡地方橋梁に活用できる新技術、その活用事例・効果（費用削減効果など）を提供している。また他の自治体における具体的な活用状況も紹介している。



## ②調査の視点

## 1. 自治体の橋梁の維持管理・更新について

道路管理者に5年に1度義務付けられている橋梁の点検に関し、1巡目（平成26～30年度）の点検結果において、5年以内の早期・緊急措置が必要とされた橋梁（区分Ⅲ・区分Ⅳ判定の橋梁）に対し、自治体は、令和5年度末時点で、措置着手率が83%と100%に届いていなかった。

そこで、自治体の修繕等措置への着手状況を調査するとともに、各自治体の道路予算について、新設改築と維持修繕の予算比較も行い、課題を分析する。

## ③調査結果及びその分析

## 1. 自治体の橋梁の維持管理・更新について

## I. 橋梁の点検結果と自治体の道路予算について

1,788先の自治体を調査対象とし、1巡目の点検で、**区分Ⅲ・区分Ⅳ【表1（前ページ）】と判定された橋梁に対する修繕等の措置に着手できていない橋梁があると回答した自治体は818先**であった。

その818先の令和4年度決算額での道路予算の内訳をみると、**新設改築関係予算の方が、維持修繕関係予算よりも多かった自治体が311先**と、38%にのぼった【表3】。

さらに、その311先による、「措置に着手できていない要因」について、自由記述による調査の回答をみると、**約4割強が「予算不足」に関する点を着手できない理由に挙げていた【表4】**。

【表3】区分Ⅲ・区分Ⅳ判定への着手状況等

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| 全自治体                          | 1,788 |
| うち1巡目点検実施後、着手できていないⅢⅣ判定の橋梁がある | 818   |
| うち維持修繕よりも新設改築の予算の方が多い         | 311   |

【表4】311先の内訳

| 自治体の規模   | 311の内訳 | (母数)  | (母数比) | 自由記述<br>(予算不足関連) |
|----------|--------|-------|-------|------------------|
| 都道府県     | 11     | 47    | 23%   | 3                |
| 政令指定都市   | 6      | 20    | 30%   | 1                |
| 中核市      | 22     | 62    | 35%   | 10               |
| 人口10万人以上 | 45     | 195   | 23%   | 18               |
| 人口10万人未満 | 227    | 1,464 | 16%   | 107              |
| 合計       | 311    | 1,788 | 17%   | 139              |

※311先のうち約4割強が、自由記述による回答のなかで「予算不足」に関する点を着手できていない理由に挙げていた。  
(その他としては、「修繕や撤去などに向けた関係者との協議が難航」、「他のインフラ整備計画と連携して実施予定」、「専門的な人手不足」などがあつた。)

## ④今後の改善点・検討の方向性

## 1. 自治体の橋梁の維持管理・更新について

早期・緊急に修繕等の措置をすべき橋梁を管理しているにもかかわらず、**維持修繕よりも新設改築の予算の方が多い自治体**に関しては、例えば集約・撤去に向けた調整に時間がかかっているなど、特定の理由がある場合もあるが、維持修繕関係予算への配分を見直す余地がある可能性が考えられる。

そのためにも、そういった自治体に対して、**事情が説明できる場合を除きつつ、例えば国の予算事業において、何らかの要件を設定するなど、区分Ⅲ・区分Ⅳ判定の橋梁の修繕等の措置着手を促すような措置を検討すべきである。**

## ② 調査の視点

また、自治体における**橋梁の集約・撤去の取組**に関しては、令和8年度以降から、「長寿命化修繕計画に集約・撤去に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果を記載すること」が、道路メンテナンス事業補助制度の要件とされる予定となっている。

そうした中、**自治体の足元の取組状況について調査し、課題の洗い出しを行う。**

【調査対象年度】  
令和6年度

【調査対象先数】  
自治体：1,788先

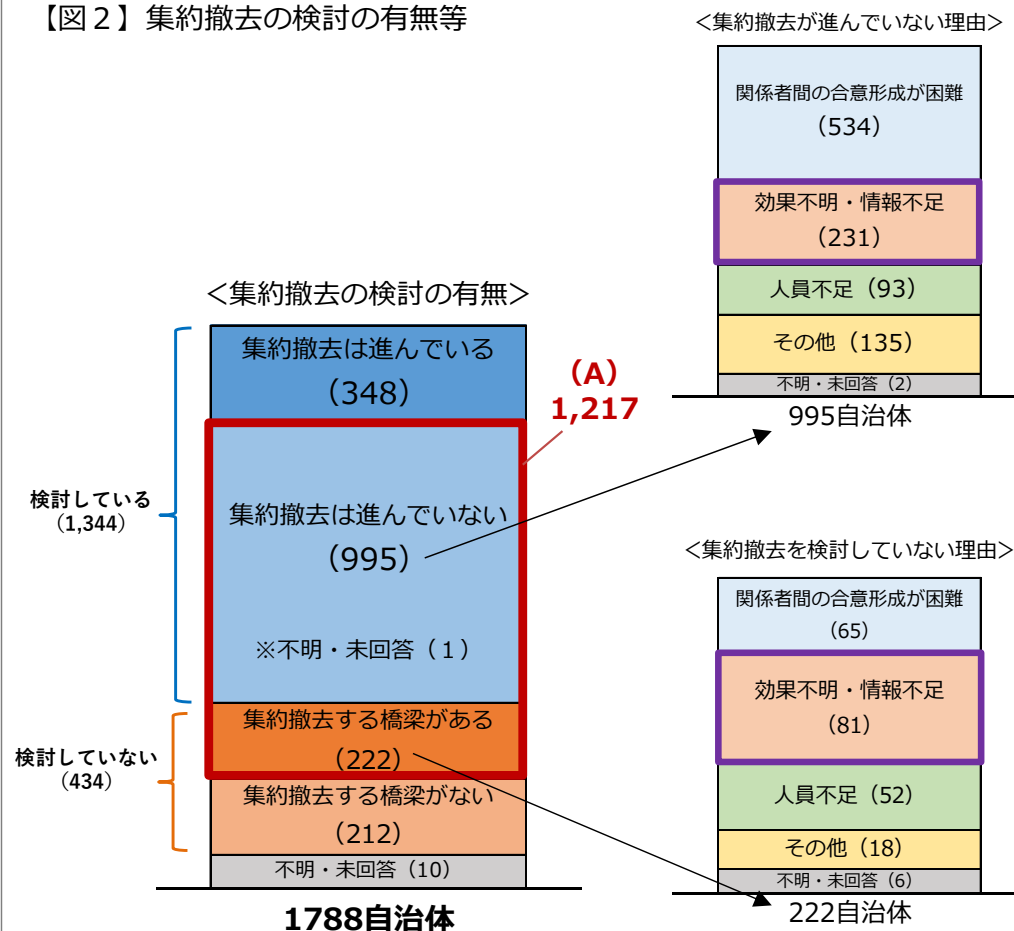
## ③ 調査結果及びその分析

## Ⅱ.集約撤去の取組状況について

**老朽化の進んでいる橋梁の集約撤去**について、「検討しているものの、進んでいない」自治体が995先、「検討していないが、集約・撤去する橋梁がある」自治体が222先あり、合計で1217先であった。

**検討しているものの集約撤去が進んでいない、若しくは検討していない理由を調査した結果、「効果不明・情報不足」との理由を挙げた自治体が、それぞれ231先と81先の合計312先となり、1217先の約1/4にのぼった【図2】。**

【図2】集約撤去の検討の有無等



## ④ 今後の改善点・検討の方向性

橋梁の集約撤去の検討を進める上で、その効果や、その他必要な情報を把握することは必要不可欠と考えられる。

他方、「効果不明・情報不足」が理由で「検討が進んでいない」若しくは「検討していない」と回答する自治体が約1/4も存在することを踏まえると、この対策を行うことの重要性は高い。

また、他の課題（合意形成が困難、人員不足）と比べ、対策に取り組みやすいとも考えられる。

そのため、国土交通省において、効果検討のガイドラインの策定等のPR、地方整備局を通じたサポートの充実など、更なる対応を検討し、取り組むべきである。



## ②調査の視点

### 2. 跨線橋と跨道橋の点検等メンテナンスについて

- 跨線橋の点検業務**は、
- 列車の間合いや夜間等の限られた時間帯での作業が必要となること
  - 列車や高圧線に近接した作業となり、接触の回避や安全かつ安定的な鉄道運行を確保する必要があること

等から鉄道事業者に委託するのが一般的である。しかし、会計検査院による平成17年度の決算検査報告において、鉄道事業者への委託事業での事業実施状況の把握に必要な資料が十分に提出されていない点を指摘される等、従来よりこの委託業務の透明性を確保することが課題となっている。

このため、平成20年12月の国土交通省と鉄道事業者との申合せにおいては、鉄道事業者から事業実施主体に対し、跨線橋の点検費用の内訳等の資料共有及び説明を行うことを求めている。

今回の調査においては、**跨線橋の点検費用に関して、跨道橋の点検費用との比較を行った上で、上記の申合せに沿った運用ができていないかについて調査を行う。**

また、上記調査と併せて、上記調査の対象となった自治体において**要修繕と判断された橋梁の修繕措置の完了率を調査し、跨線橋の修繕完了に向けた課題の把握を行う。**

【調査対象年度】令和6年度  
【調査対象先数】自治体：15先

## ③調査結果及びその分析

### 2. 跨線橋と跨道橋の点検等メンテナンスについて

#### I. 点検費用の差

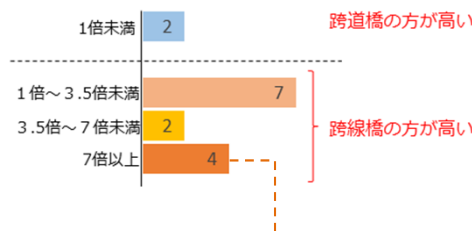
**跨線橋と跨道橋の点検費用の比較**を可能とするため、類似条件下で両方の点検を実施した15先について調査を行った結果、**跨線橋は跨道橋の平均約3.5倍の点検費用を要しており、その平均的な差（3.5倍）を2倍以上上回る、7倍以上の点検費用を要した箇所も4箇所あった【図3】。**

また、これを点検を受託した**鉄道事業者（5社）別**にみると、その跨線橋の平均点検費用が跨道橋の平均点検費用の**平均倍率である3.5倍を上回る鉄道事業者が2社あり、このうち1社（C鉄道会社）の平均点検費用は跨道橋の平均点検費用の8倍以上に達していた【表5】。**

#### II. 費用の内訳資料の提示と説明

**平均点検費用の8倍以上に達していた上記1社に関しては、同社に点検を委託をした自治体（5先）の全てが「十分な説明なし」と回答した。**また、同社以外に委託した9先のうち5先が「十分な説明なし」と回答した。

【図3】点検費用の比較（計15）



【表5】鉄道会社別の費用と説明状況比較（計15）

|         | 調査案件総数 | 平均コスト差 | 平均の2倍以上件数 | 十分な説明なし | 内訳提出なし |
|---------|--------|--------|-----------|---------|--------|
| A鉄道会社   | 2      | 1.25   | 0         | 1       | 1      |
| B鉄道会社   | 4      | 2.04   | 0         | 2       | 1      |
| C鉄道会社   | 5      | 8.17   | 4         | 5       | 2      |
| D鉄道会社   | 2      | 5.14   | 0         | 1       | 1      |
| E鉄道会社   | 1      | 2.97   | 0         | 1       | 0      |
| (自治体発注) | 1      | 0.74   | 0         | -       | -      |
| 計       | 15     | 3.47   | 4         | 10      | 5      |

(注)点検費用が7倍以上の4件はいずれもC社であり、C社は委託を受けた全ての案件で十分な説明がないとされた。

＜鉄道事業者が提示する点検費用の内訳が不明であるとする自治体の生の声＞

- ・保安業務に係る費用の内訳根拠について提示を依頼しても詳細は出していない旨説明される。
- ・内訳書を確認したが、点検面積によって単価が大きく異なるものもあるが説明を受けていない。
- ・単価内訳が一式単価であるため、詳細内容を求めても「平成20年12月25日付け通知（透明性確保）に基づき書類を提出している」との説明のみで、詳細な契約金額の根拠が不明である。
- ・支払額の一部である「管理費」が率分で計上されているが、内容は部外秘と言われ、内訳が不明である。支払額の一部である「業務附帯費」の一部である『点検協議支援業務委託』の費用は、請求書のみを提出されており、必要性・実施内容・金額根拠が不明である。

#### III. 修繕措置完了率の比較

**上記の15先における点検結果において区分Ⅲ・区分Ⅳと診断された橋梁の修繕措置完了率の平均比較は【表6】のとおりである。**15先のうち**11先において跨線橋の修繕措置完了率は全橋梁の修繕措置完了率を下回っていた。**また、その理由について、**多くの自治体が鉄道事業者との協議に時間を要していることを挙げている。**

【表6】修繕措置完了率の平均（n=15）

|               |       |
|---------------|-------|
| 全橋梁の修繕措置完了率   | 平均71% |
| うち跨線橋の修繕措置完了率 | 平均54% |

## ④今後の改善点・検討の方向性

### 2. 跨線橋と跨道橋の点検等メンテナンスについて

**跨線橋の点検費用**は、一般的に作業時間の制約等の要因があることから、類似条件下にある跨道橋の点検費用を上回ることにはやむを得ない面があると考えられる。

だからこそ、**会計検査院からの平成17年度の決算検査報告における指摘にもあるとおり、その点検費用は、内訳を明示するなどして一層高い透明性が求められる。**にもかかわらず、依然として鉄道事業者から十分な説明が無いと受け止められている事例が相当の割合を占めており、**平成20年12月の申合せの趣旨が必ずしも十分に徹底されているとは言えない。**

このため、**国土交通省においては、道路行政を所管する立場に加えて、公共性の高い事業を営む鉄道事業者を監督する立場からも、上記の申合せの内容が確実に実施されるよう実効性の高い対策を講じるべきである。**

また、**跨線橋の要修繕箇所の修繕措置完了率が低位にとどまる理由として、鉄道事業者との協議に時間を要していることが挙げられていることから、協議に時間を要している要因を分析し、その解消がなされるよう対策を講じるべきである。**

## ②調査の視点

### 3. 新技術の導入推進について

国土交通省によると、新技術は長期的なライフサイクルコスト削減が見込まれるものの、初期導入コストが高いものが多い等の声も聞こえており、十分な活用・検討が進んでいない可能性もある。

そこで、**新技術の活用・検討状況について調査を行い、課題の洗い出しを行う。**

## ③調査結果及びその分析

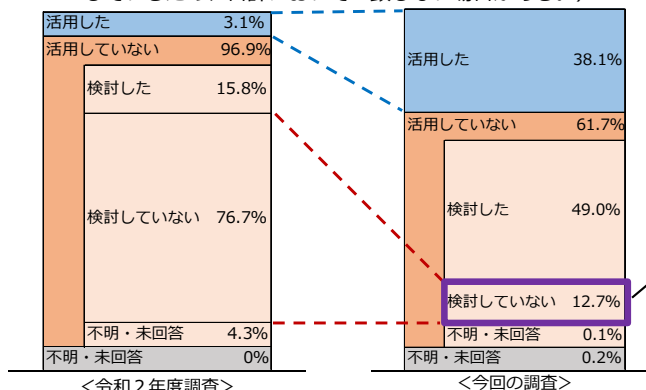
### 3. 新技術の導入推進について

#### I. 活用・検討状況

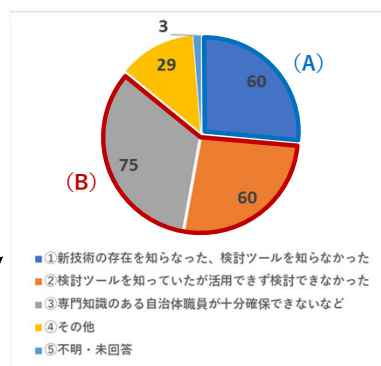
**新技術の活用・検討状況**について、令和2年度に実施した予算執行調査の結果と比較すると、活用している自治体は増えているものの、**約6割の自治体において未だ活用に至っていない結果となった【図4】。**

このうち、検討していないと回答があった自治体における**理由としては、新技術やその検討ツールを知らないという回答が全体の3割程度（A）、専門知識のある職員不足や、検討ツールが活用できないという回答が全体の5割強程度（B）**であった【図5】。

【図4】点検における新技術活用の有無（※それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。）



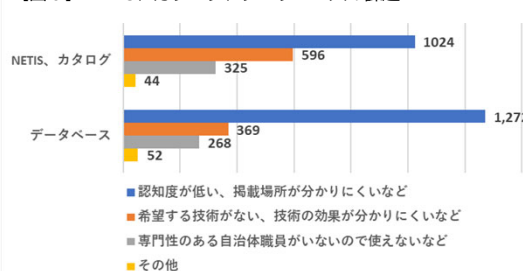
【図5】検討していない理由（n = 227）



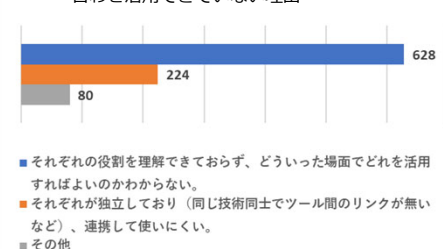
#### II. NETIS、カタログ、データベースの活用状況

**3種類ある検討ツールの課題**について調査を行ったところ、今回の調査結果でも引き続き「**認知度が低い・効果が分かりにくい**」と回答する自治体が多く見受けられた【図6】。検討ツールを役割に合わせ活用できていない理由については、「**それぞれの役割が分かりにくい**」といった回答が多く見受けられた【図7】。また、自由記述では「専門知識のない職員でも活用できるようにしてほしい」といった要望も見受けられた。

【図6】NETIS、カタログ、データベースの課題



【図7】NETIS、カタログ、データベースを役割に合わせ活用できていない理由



（※複数回答可）

## ④今後の改善点・検討の方向性

### 3. 新技術の導入推進について

新技術を「活用した」と回答する自治体の割合は前回調査から増加しており、一定の成果は認められる。

一方で、未だ半数以上の自治体は「活用していない」と回答しており、その理由として挙げられた「**新技術やその検討ツールを知らない**」、「**専門知識のある職員不足**」、「**検討ツールの活用ができない**」という点は、引き続き取り組むべき課題であり、更なる改善を求める。

また、検討ツールの課題についての調査結果で示された、**データベースの認知度の改善、必要な情報の掲載の充実、情報へのアクセス改善や使い勝手の改善**などは引き続きの課題である。

特に今回、**3種類ある検討ツール**に関して調査したところ、それぞれの役割が分かりにくいといった回答が多く聞かれたため、その点は改善すべきである。また、それぞれのツールを連携して使いにくいとの声も多く聞かれた。そのため、**同一技術はそれぞれのツールからリンクで飛べるようにするなど、連携を向上させる方法について検討**すべきである。

【調査対象年度】  
令和6年度

【調査対象先数】  
自治体：1,788先