

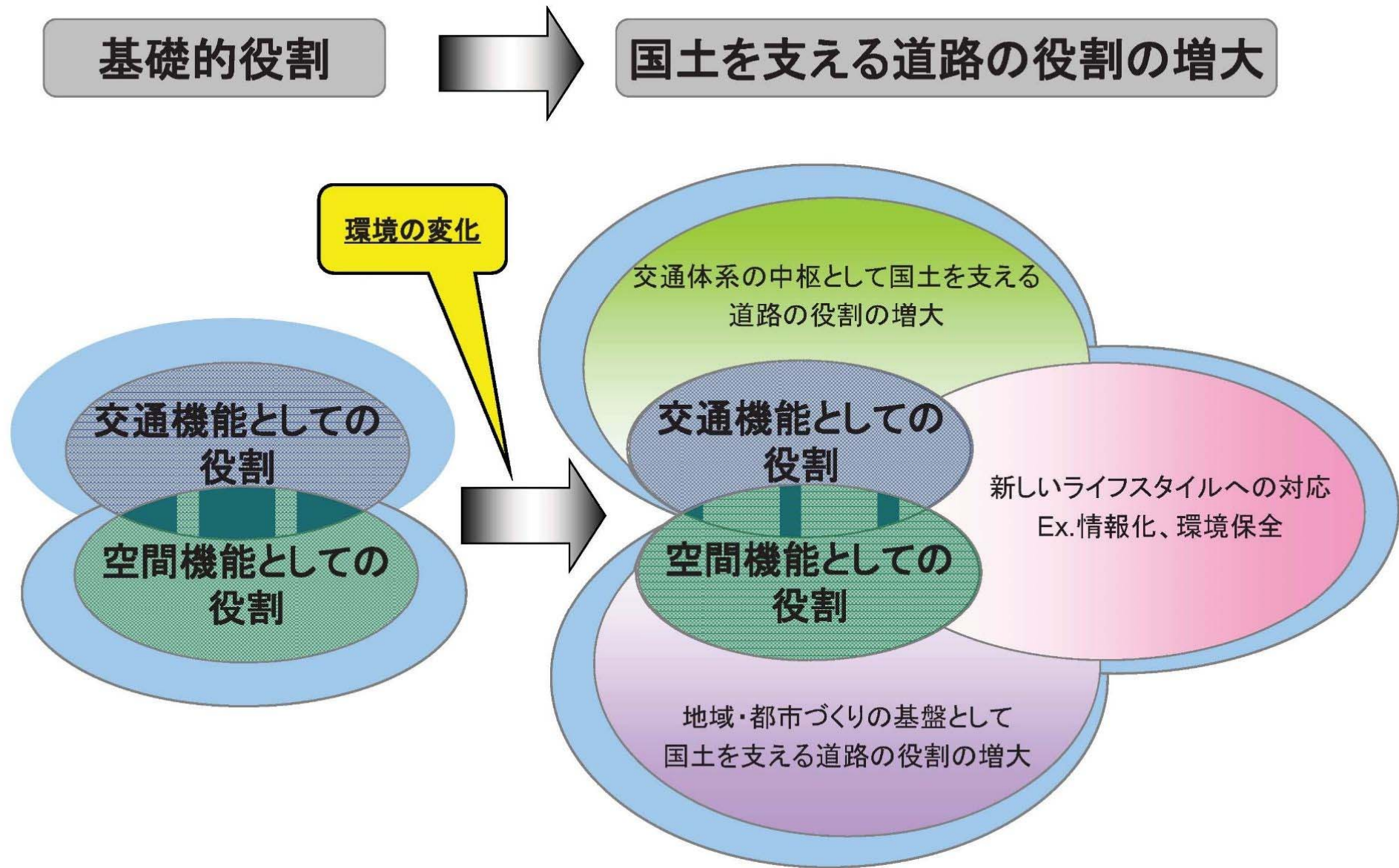
令和3年度 市町村道実務研修（市町村道の事業実施）

令和4年1月18日
北海道建設部土木局道路課 市町村道係

1. 道路の役割
2. 道路の種類
3. 道内の道路現況
4. 道路法について
5. 市町村道係の業務について
6. 市町村道事業の予算推移
7. 市町村道事業の現状と課題
8. 交付金事業（パッケージ）について
9. 補助事業について
10. 無電柱化推進計画と2年前通知について
11. 除雪事業について
12. 会計検査の指摘事項
13. 事業調整と不用額対策
14. その他情報提供

1. 道路の役割

道路の基本的な役割



道路は多様な空間

4



2. 道路の種類

(1) 道路法上の道路

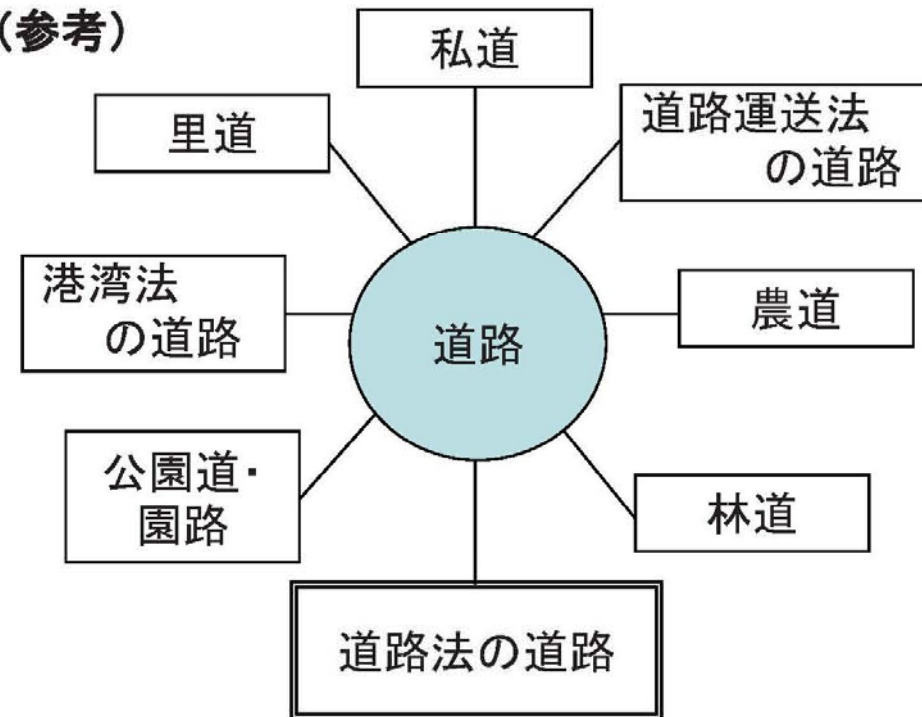
道路法

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいう。

第三条 道路の種類

- ①高速自動車国道
- ②一般国道
- ③都道府県道
- ④市町村道

(参考)



名神高速 一宮IC

【一般国道
イメージ】



一般国道20号

※ 出典：国土交通省HP

(2) 道路法で定める道路

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第4条】	国土交通大臣	高速道路会社 (国、都道府県(政令市))
一般国道	直轄国道 (指定区間)	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第5条】	国土交通大臣	国 都道府県(政令市)
	補助国道 (指定区間外)		都府県(政令市)	国 都府県(政令市)
都道府県道		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第7条】	都道府県(政令市)	都道府県(政令市)
市町村道		市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】	市町村	市町村

※高速道路機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・管理等がなされる

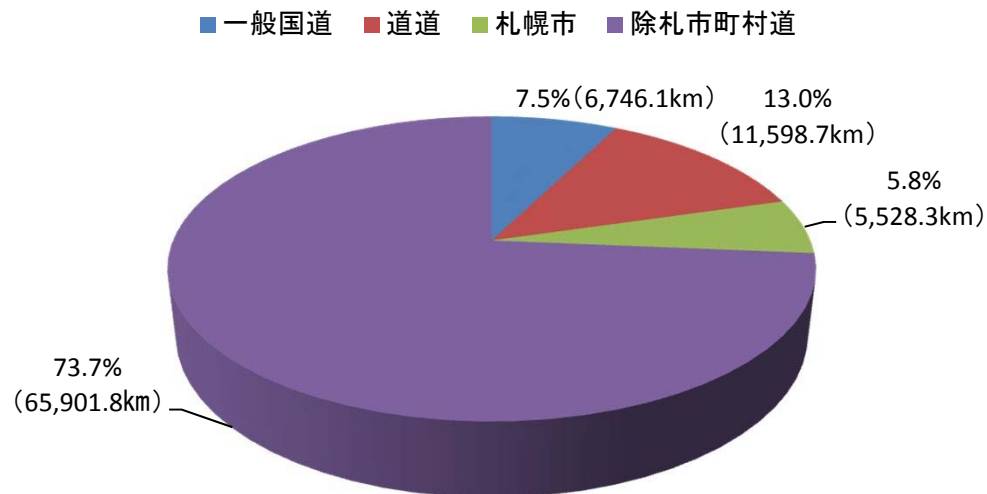
※高速自動車国道の()書きについては新直轄方式により整備する区間

※補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合に道路管理者に補助することができる

3. 道内の道路現況

道内の道路現況

北海道の道路延長



資料：道路統計年報2020

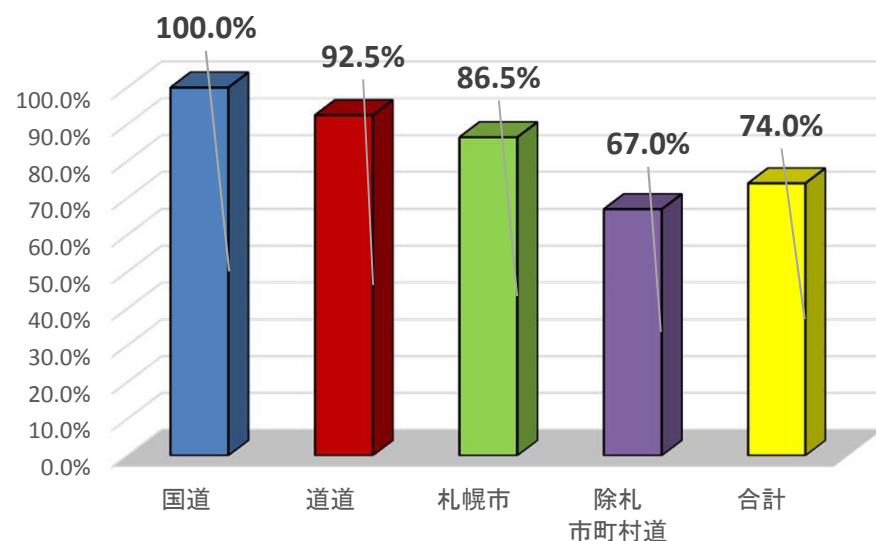
国土交通省道路局

(平成31年3月31日現在)

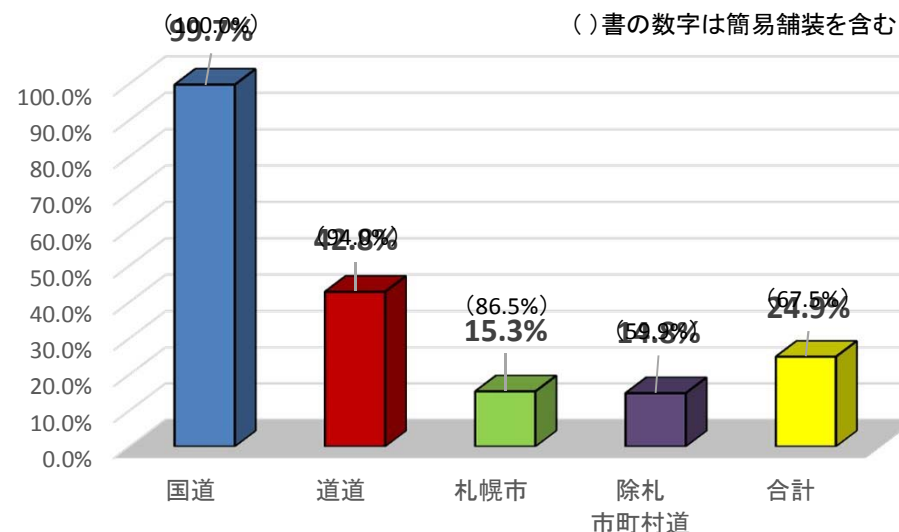
舗装率：舗装済延長／実延長

改良率：車道幅員5.5m以上改良済み延長／
実延長
(市町村道は整備済み延長＝
改良済み延長)

北海道の改良率



北海道の舗装率



4. 道路法について

道路法(昭和二十七年六月十日法律第百八十号)

最終改正: 令和三年六月二十日法律第九号

(この法律の目的)

第一条 この法律は、道路網の整備を図るために、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

(道路の種類)

第三条 道路の種類は、左に掲げるものとする。

一. 高速自動車国道 二. 一般国道 三. 都道府県道 四. 市町村道

(市町村道の意義及びその路線の認定)

第八条 第三条第四号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。

(路線の認定の公示)

第九条 都道府県知事及び市町村長は、第七条又は前条の規定により路線を認定した場合においては、その路線名、起点、終点、重要な経過地その他必要な事項を、国土交通省令で定めるところにより、公示しなければならない。

(市町村道の管理)

第十六条 市町村道の管理は、その道路が存する市町村が行う。

(道路の構造の基準)

第三十条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

一. 通行する自動車の種類に関する事項 二. 幅員 三. 建築限界 四. 線形 五. 視距 六. 勾配

七. 路面 八. 排水施設 九. 交差又は接続 十. 待避所 十一. 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設 十二. 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度 十三. 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項

2 都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（前項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）は政令で定める。

3 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

(道路の維持又は修繕)

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

（道路の管理に関する費用負担の原則）

第四十九条 道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者の負担とする。

（道路に関する費用の補助）

第五十六条 国は、国土交通大臣の指定する主要な都道府県道若しくは市道を整備するために必要がある場合、第七十七条の規定による道路に関する調査を行うために必要がある場合又は資源の開発、産業の振興、観光その他国の施策上特に道路を整備する必要があると認められる場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、当該道路の新設又は改築に要する費用については、その二分の一以内を、道路に関する調査に要する費用についてはその三分の一以内を、指定区間外の国道の修繕に要する費用についてはその二分の一以内を、道路管理者に対して、補助することができる。

（道路の付属物の新設又は改築）

第八十五条 国道に付属する道路の付属物の新設又は改築は、国土交通大臣が自ら行う国道の新設又は改築に伴う場合を除き、当該国道の道路管理者が行う。

- 2 都道府県道又は市町村道に付属する道路の付属物の新設又は改築は、当該都道府県道又は市町村道の道路管理者が行う。
- 3 道路の付属物の新設又は改築に要する費用は、道路の付属物の新設又は改築が国道の新設又は改築に伴うものである場合においては、当該国道の新設又は改築に要する費用を負担する者がその負担の割合に応じて負担し、その他の場合においては、道路管理者が負担する。

（道等の特例）

第八十八条 国は、道の区域内の道路については、政令で定めるところにより、道路に関する費用の全額を負担し、若しくはこの法律に規定する負担割合若しくは補助率以上の負担若しくは補助を行い、又はこの法律に規定する以外の負担若しくは補助を行うことができる。地勢、気象等の自然的条件がきわめて悪く、且つ、資源の開発が充分に行われていない地域内の道路で政令で指定するものについても、同様とする。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定により国が道の区域内の道路について、新設又は改築に要する費用にあってはその四分の三以上で、維持、修繕その他の管理に要する費用にあってはその二分の一以上で政令で定める割合以上の負担を行なう場合において、国の利害に特に関係があるときは、政令で定めるところにより、道路管理者の権限の全部又は一部を行なうことができる。
- 3 前項の規定により国土交通大臣が道路管理者の権限の全部又は一部を行なう場合においては、道又は当該市町村道の存する市町村は、政令で定めるところにより、第四十九条の規定に基づく負担金を国庫に納付しなければならない。

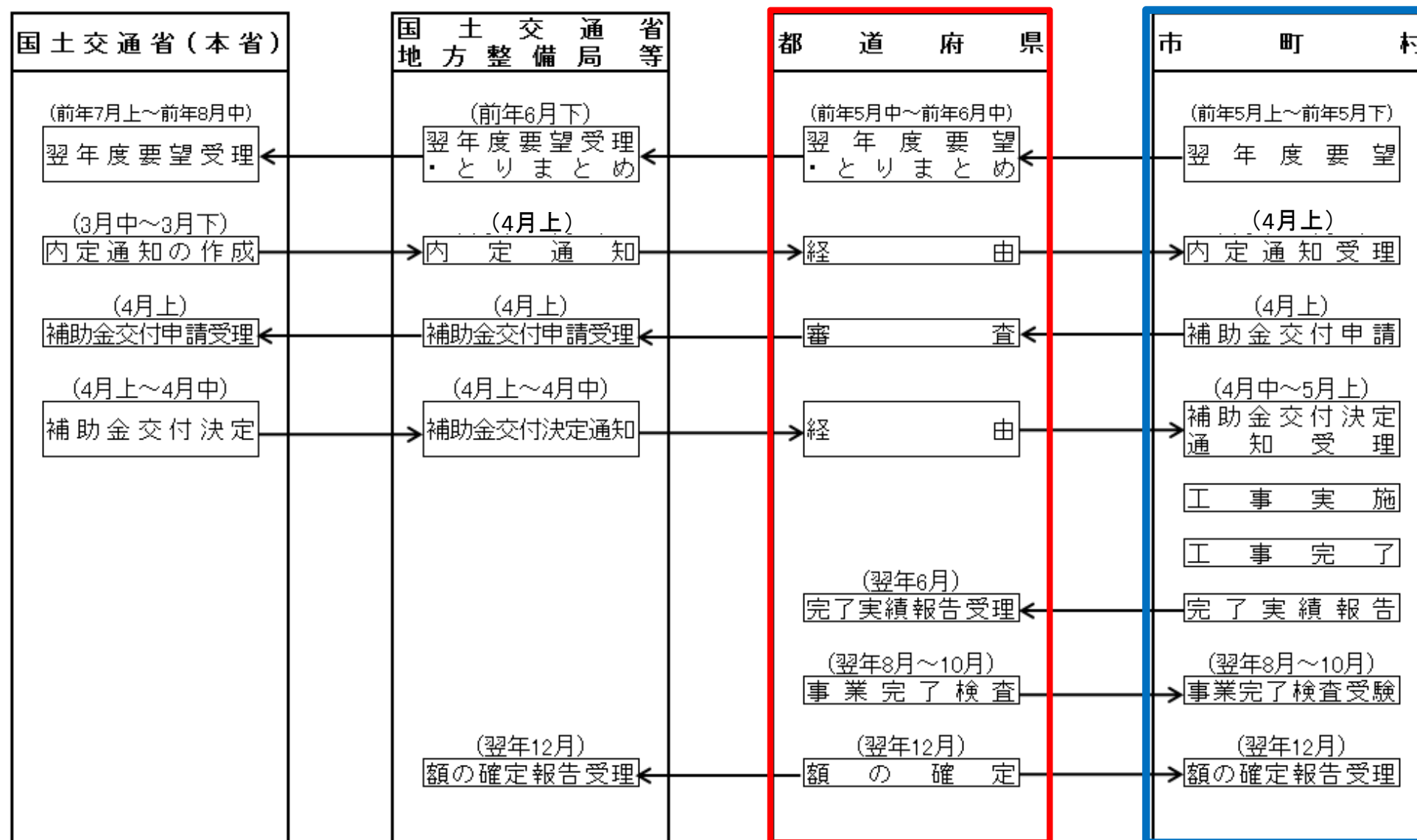
5. 市町村道系の業務について

「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」により、補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律及び同法施行令が改正され、平成12年度から補助金等の交付に関する事務の一部を、都道府県知事が行なうことについては、法定受託事務とされた。都道府県知事が国に代わり行う法定受託事務の範囲は、下記のとおり。

- ①交付申請書の受理(第5条)
- ②交付申請に係る各種書類等の審査及び必要に応じた現地調査(第6条第1項・3項
第7条第1項)
- ③補助金等の全部又は一部に相当する金額の納付命令(第7条第2項)
- ④補助金等の交付申請の取下げの受理(第9条第1項)
- ⑤遂行状況に関する報告の受理(第12条)
- ⑥補助金等の遂行命令等(第13条第1項)
- ⑦補助金等の遂行の一時停止命令(第13条第2項)
- ⑧補助事業等の実績報告書の受理(第14条・第16条第2項)
- ⑨補助金等の額の確定及び通知(第15条)
- ⑩補助金等の是正措置命令(第16条第1項)
- ⑪額の確定に伴う補助金等の返還命令(第18条第2項)
- ⑫交付決定の取消等の理由の提示(第21条の2)
- ⑬執行の適正を期するための報告の徴収・立入検査・関係者に対する質問(第23条第1項)

なお、この他に、要望のとりまとめについても、管轄する都道府県が国に代わり行う。

市町村道国庫補助事業の事務処理系統図

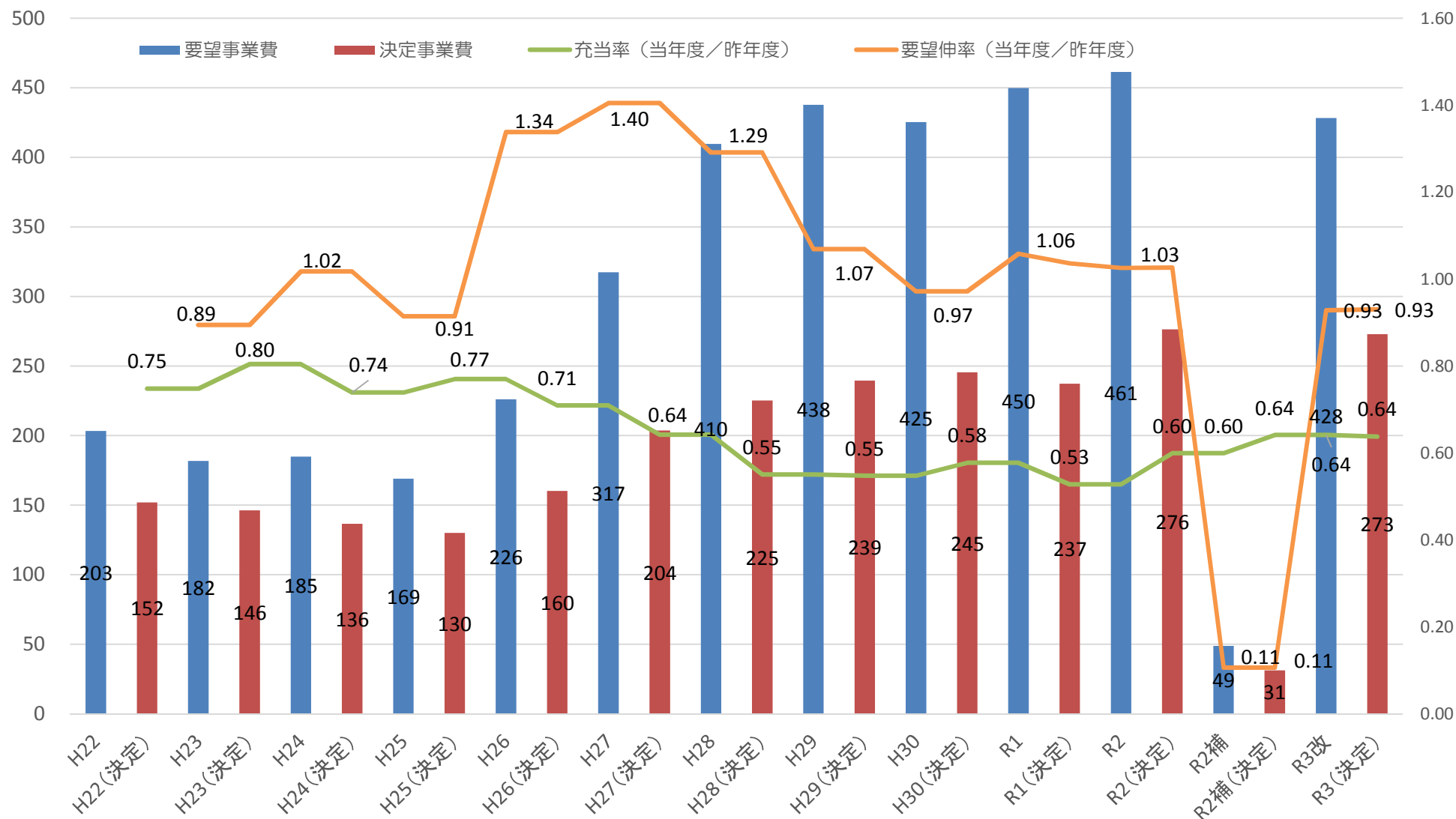


6. 市町村道事業の予算推移

市町村道事業の推移（要望額と内示額）

17

市町村道道路関係事業費（補助＋交付金）推移・充当率（事業費、単位：億円）



※ 札幌市を除く178市町村事業費

7. 市町村道事業の現状と課題

市町村道事業の現状と課題①

○市町村道の現状・課題

・北海道の道路において、地域住民の生活に密着した市町村道の延長（除く札幌市）は 65,981.2 km と最も長いが、整備率は最も低く、特に舗装率は57.9%と極めて低い状況にある。（道路現況調書：令和2年4月1日現在）

・市町村においては、これまで多様化する住民ニーズや施策事業とのバランスを考慮しながら、改築事業主体に重点化を図ってきた経緯もあるが、現状では道路施設の的確な老朽化対策、通学路等の生活空間における安全・安心の確保等を重点的に実施していく必要が高まっていると考えられる。一方、住民要望を踏まえた生活道路整備や、防災対策、冬期間の安全確保等の進捗を図る必要もあり、総合的かつ安定的な予算確保が課題となっている。

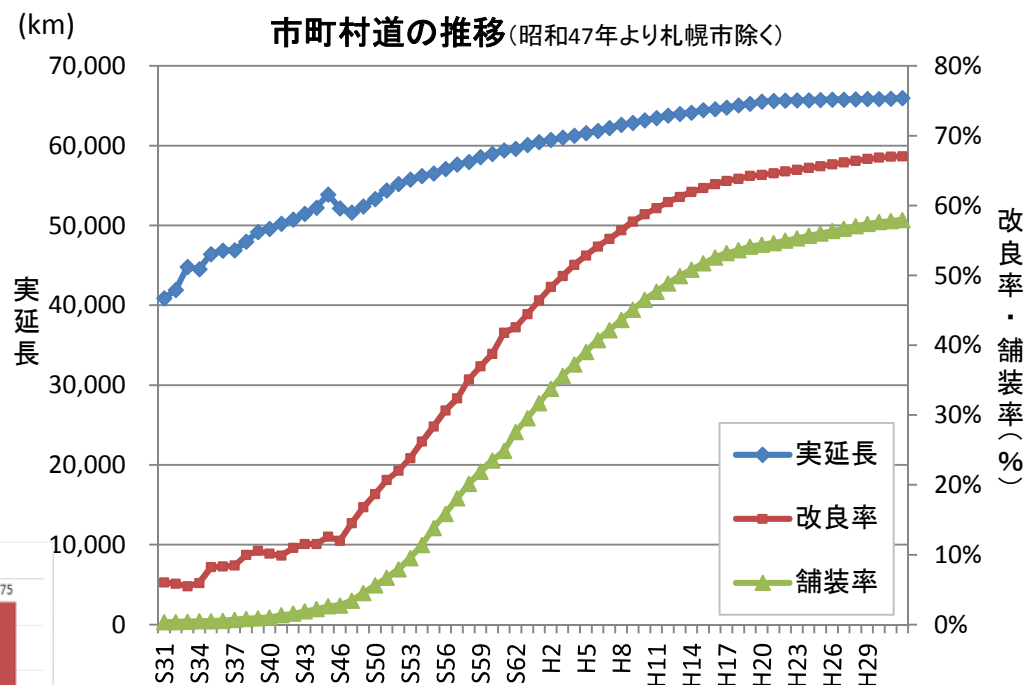
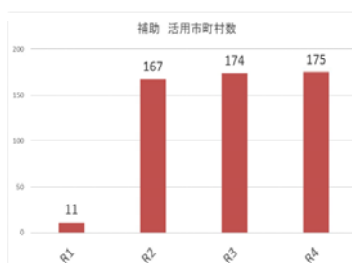
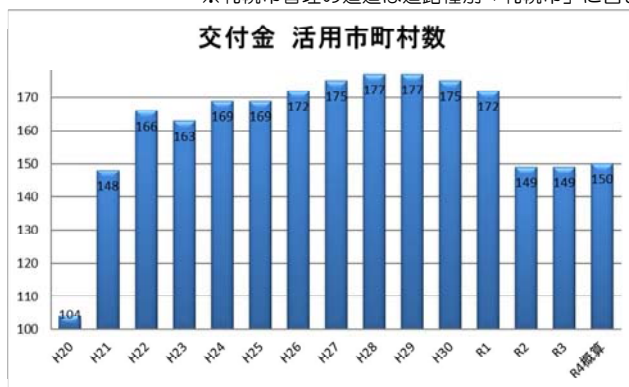
・平成21年創設の地域活力基盤創造交付金により、採択要件の緩和や、市町村道における除雪事業等の実施が可能となり、交付金活用市町村が増加した。その後、橋梁長寿命化修繕事業の実施が事実上必須となり、令和2年度より道路メンテナンス事業補助が創設され、現在ではほぼ全ての市町村が補助事業を活用することとなっている。

所管別道路整備率表

道路現況調書（R2.4.1現在）

道路種別	道路実延長（km）	舗装済延長（km）	舗装率（%）
	合計	合計	
国 道	6,761.5	6,761.5	100.0%
道 道	11,604.5	10,889.2	93.8%
市町村道	65,981.2	38,214.8	57.9%
札 幌 市	5,524.9	4,842.5	87.6%
合 計	89,872.1	60,708.0	67.5%

※札幌市管理の道道は道路種別「札幌市」に含む



← ○ 補助・交付金双方活用市町村数は、148市町村

市町村道事業の現状と課題②

20

○老朽化対策

平成26年7月1日施行の定期点検開始後、市町村道においては診断区分Ⅳの橋梁・トンネルが報告（H26年度_7施設、H27年度_4施設、H28年度17施設、H29年度27施設、H30年度12施設、H31年度2施設、R2年度4施設）されるなど、道路施設の老朽化が進んでいる現状が見受けられている。また、定期点検対象施設以外の舗装・道路付属物等についても、各市町村において計画的に老朽化対策を進めていくことが重要であり、予算の確保や、点検要領等も含めたメンテナンスサイクル確立のための支援が課題となっている。

診断区分Ⅳ橋梁の例（音威子府町_中島橋）
L=44.0m 1974年架設（50年経過）



・主桁の変形・欠損が見られる。

診断区分Ⅳ橋梁の例（岩内町_老古美三号橋）
L=6.4m 1950年架設（74年経過）



・主桁や床板等の損傷が激しい。



・迂回路があるため通行止め中、R5年度に架替工事を予定。



・迂回路があるため通行止め中、R4年度に上部工の修繕工事を予定。

修繕・更新・点検事業費（億円）



擁壁の損傷状況（日高町）



市町村道事業の現状と課題③

○通学路の交通安全対策

令和3年6月28日に千葉県八街市で発生した児童2名が死亡、3名が負傷した飲酒死亡事故が発生。

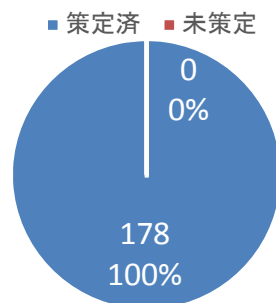
この事故を受けて実施された、国の緊急合同点検が全ての市町村で実施され、市町村道において対策が必要な箇所は、札幌市を除き約330箇所、このうち、令和3年12月末までに対策済みの箇所が約140箇所が報告されています。

道教委の調査では、「通学路安全プログラム」が、令和3年12月現在、道内全ての市町村で策定された。

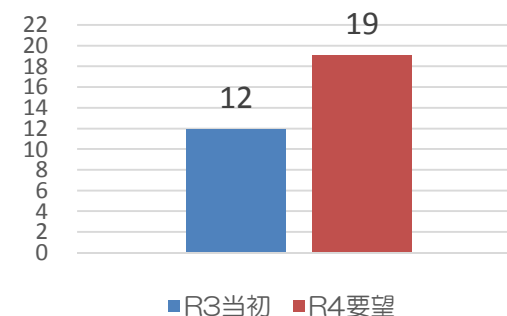
通学路対策費の令和3年度に比べ増額要望されている状況があり、R3補正やR4からの補助制度の創設などの対応も進んでいる状況。

通学路における自動車・
自転車・歩行者の錯綜状況
(左) 旭川市
(中央) 網走市
(右) 函館市

通学路交通安全プログラム
策定状況 (R3年12月時点)



通学路対策事業費 (億円)



市町村道事業の現状と課題④

○防災対策・冬期間の安全確保

市町村道におけるH8道路防災総点検箇所（要対策784箇所）の対策完了率は約52%にとどまっており、総点検後20年が経過しようとしているなか新たな災害も発生するなど、防災対策の進捗についても重要な課題となっている。また、要対策箇所の防雪対策を含め、冬期間の安全確保のための除雪・除雪機械更新等は積雪寒冷地域において非常に重要であるが、予算上の制約等により対策が遅れたり、機械の更新・増強を先送りせざるを得ない自治体も出てきているのが現状であり、冬期間も含めた防災対策の進捗や除雪体制維持のため、予算の確保が重要な課題となっている。

また、除雪機械の購入は緊急自然災害防止対策事業で除雪車を購入することも可能。

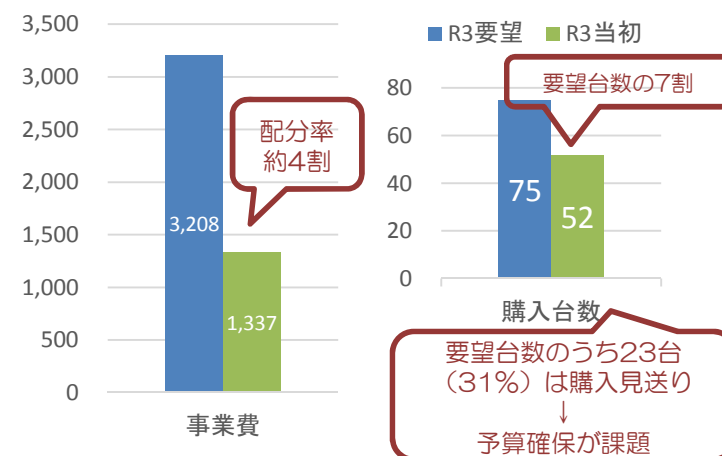
上：豪雨による冠水状況（新ひだか町）
下：斜面崩壊状況（乙部町）



上：視程障害状況（土幌町）
下：吹きだまり発生状況（遠別町）
右下：防雪柵設置効果状況（遠別町）



除雪機械更新等台数・事業費（台、百万円）



除雪機械：除雪グレーダ（小清水町（平成8年購入））
除雪ドーザ（当別町（平成7年購入））



8. 交付金事業（パッケージ） について

交付金パッケージについて①

24

■各整備計画における対象事業一覧

R3.2.2
建設部道路課

分類	令和2年度までの整備計画						令和3年度以降の整備計画(パッケージ)					
	番号	計画(パッケージ)名称	計画の目標	計画期間	アウトカム指標	対象事業の主な施策	番号	計画(パッケージ)名称	計画の目標	計画期間	アウトカム指標	対象事業の主な施策
防災・安全交付金	32	防災・安全を支える道路ネットワーク強化	暮らしの安全・安心を確保するため、防災・減災・老朽化対策や交通安全対策等を推進し、積雪寒冷・広域分散型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。	H30 ～ R4	道路危険箇所の対策率の向上 対策済み箇所数／要対策箇所数 初期値 中間 最終 39% 54% 57% 交通安全対策率の向上 対策済み延長／要対策延長 初期値 中間 最終 0% 40% 51%	・橋梁耐震補強 ・防災系改築 ・防災対策（落石、地すべり、越波、冠水等） ・雪害（防雪対策、路盤改良等） ・歩道整備事業（新設、現道拡幅、歩道、自歩道等） ※通学路PG要対策箇所除く ・視距改良、交差点改良、中央帯、カラー舗装、端末防護、 ・大規模自転車道を含む自転車走行空間の整備 ・修繕事業 ※個別施設計画に基づく修繕事業を除く ・交安系無電柱化 ※緊急輸送道路、低コスト手法を除く	32	防災・安全を支える道路ネットワーク強化	暮らしの安全・安心を確保するため、防災・減災・老朽化対策や交通安全対策等を推進し、積雪寒冷・広域分散型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。	H30 ～ R4	道路危険箇所の対策率の向上 対策済み箇所数／要対策箇所数 初期値 中間 最終 39% 54% 57% 交通安全対策率の向上 対策済み延長／要対策延長 初期値 中間 最終 0% 40% 51%	・橋梁耐震補強 ・防災系改築 ・防災対策（落石、地すべり、越波、冠水等） ・雪害（防雪対策、路盤改良等） ・歩道整備事業（新設、現道拡幅、歩道、自歩道等） ※通学路PG要対策箇所除く ・視距改良、交差点改良、中央帯、カラー舗装、端末防護、 ・大規模自転車道を含む自転車走行空間の整備 ・修繕事業 ※個別施設計画に基づく修繕事業を除く ・交安系無電柱化 ※緊急輸送道路、低コスト手法を除く
	30	通学路等の生活空間における暮らしの安全・安心の確保 【重点計画】	暮らしの安全・安心を確保するため、通学路交通安全プログラム等に基づく要対策箇所の交通安全対策や、道路の防災性を向上させる無電柱化の推進、高齢者や障害者などが安全に活動できる社会を実現する歩行空間のバリアフリー化、及び踏切道の歩行者対策を推進する。	H28 ～ R2	通学路等の要対策箇所における安全度の向上 対策済み延長／要対策延長 初期値 中間 最終 21% 62% 79%	・通学路PG要対策箇所 ・未就学児童が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策 ・法定踏切における事故対策 ・鉄道との結節点（駅前広場、自由通路等）のバリア対策	38	子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策推進 【重点計画】	暮らしの安全・安心を確保するため、通学路交通安全プログラム等に基づく要対策箇所の交通安全対策や、高齢者や障害者などが安全に活動できる社会を実現する歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進する。	R3 ～ R7	通学路等の要対策箇所における安全度の向上 対策済み延長／要対策延長 初期値 中間 最終 30% 64% 77%	・通学路PG要対策箇所 ・未就学児童が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策 ・鉄道との結節点（駅前広場、自由通路等）のバリア対策
	36	国土強靱化地域計画に基づく道路の防災・減災対策推進 【重点計画】	北海道の強靱化を図るため、国土強靱化地域計画に基づく防災・減災対策を推進し、積雪寒冷・広域分散型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。	R2 ～ R4	道路危険箇所の対策率の向上 対策済み箇所数／要対策箇所数 初期値 中間 最終 0% - 100%	・防災系改築 ・防災対策（落石、地すべり、越波、冠水等） ・橋梁耐震補強 ・雪害（防雪対策、路盤改良等）	36	国土強靱化地域計画に基づく道路の防災・減災対策推進 【重点計画】	北海道の強靱化を図るため、国土強靱化地域計画に基づく防災・減災対策を推進し、重要物流道路の脆弱区間の代替路や、災害時拠点への補完路、災害時にも地域の輸送等を支える道路ネットワークを強化する。	R2 ～ R4	道路危険箇所の対策率の向上 対策済み箇所数／要対策箇所数 初期値(R2前期) 中間 最終 0% - 100% 道路防災に資する走行環境改善度の向上 対策済み延長／要対策延長 初期値(R2前期) 中間 最終 - 31% 93%	・防災系改築 ・防災対策（落石、地すべり、越波、冠水等） ・橋梁耐震補強 ・雪害（防雪対策、路盤改良等） ・バイパス、線形改良、現道拡幅等
社会資本整備総合交付金	33	国際競争力強化等に資する道路ネットワークの機能向上 【重点計画】	人口減少・少子高齢社会の状況の下、道内各地域における地域経済の活力向上・国際競争力強化に資するため、駅・IC等の物流拠点へのアクセス機能の向上を実現する。	H30 ～ R2	交通拠点へのアクセス時間短縮 [現在の代表地点と交通拠点間の所要時間－事業供用後の代表地点と交通拠点間の所要時間]×交通量 初期値 中間 最終 0時間/日 - 438時間/日	・IC、新幹線駅、在来線駅、空港、港湾等へのアクセス道路整備事業 ※P28からの継続事業のみ対象						
	34	道内各地域の活力向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークの機能向上・交通環境形成	輝きつづける北海道を創造するため、国際競争力強化に資する交通・物流拠点へのアクセス機能向上や、道内主要拠点と観光地等を結ぶ道路ネットワークの充実、地域の実情に応じた道路網や街並み・景観に配慮した都市内交通環境の形成、道民の暮らしに必要なインフラ機能の確保により、将来にわたって心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成を目指す。	H30 ～ R4	交通拠点へのアクセス時間短縮 [現在の代表地点と交通拠点間の所要時間－事業供用後の代表地点と交通拠点間の所要時間]×交通量 初期値 中間 最終 0時間/日 351時間/日 584時間/日 走行環境改善度の向上 対策済み延長／要対策延長 初期値 中間 最終 0% 37% 50%	・IC、新幹線駅、在来線駅、空港、港湾等へのアクセス道路整備事業 ・バイパス、線形改良、現道拡幅等 ・道の駅関連事業 ・景観、観光系無電柱化 ※緊急輸送道路、低コスト手法を除く	34	道内各地域の活力向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークの機能向上・交通環境形成	輝きつづける北海道を創造するため、国際競争力強化に資する交通・物流拠点へのアクセス機能向上や、道内主要拠点と観光地等を結ぶ道路ネットワークの充実、地域の実情に応じた道路網や街並み・景観に配慮した都市内交通環境の形成、道民の暮らしに必要なインフラ機能の確保により、将来にわたって心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成を目指す。	H30 ～ R4	交通拠点へのアクセス時間短縮 [現在の代表地点と交通拠点間の所要時間－事業供用後の代表地点と交通拠点間の所要時間]×交通量 初期値 中間 最終 0時間/日 351時間/日 584時間/日 走行環境改善度の向上 対策済み延長／要対策延長 初期値 中間 最終 0% 37% 50%	・IC、新幹線駅、在来線駅、空港、港湾等へのアクセス道路整備事業 ・バイパス、線形改良、現道拡幅等 ・道の駅関連事業 ・景観、観光系無電柱化 ※緊急輸送道路、低コスト手法を除く
	37	国土強靱化地域計画に基づく道路の交通・物流機能強化 【重点計画】	北海道の強靱化を図るため、重要物流道路の脆弱区間の代替路や、災害時拠点への補完路、災害時にも地域の輸送を支える道路について国土強靱化に基づいた事業を推進し、道路ネットワークを強化する。	R2 ～ R4	走行環境改善度の向上 対策済み延長／要対策延長 初期値 中間 最終 0% - 93%	・バイパス、線形改良、現道拡幅等						
36番パッケージに統合するため、R3以降の予定はなし												

【市町村道事業の独自パッケージ】

現在、2市1町で市町村道事業を独自パッケージで実施しています。
独自パッケージは、北海道設定の整備計画にない重点計画に資する事業について策定することが可能。

交付金パッケージについて②

25

計画番号 3 2

防災・安全を支える道路ネットワーク強化

【計画の目標】

暮らしの安全・安心を確保するため、防災・減災・老朽化対策や交通安全対策等を推進し、積雪寒冷・広域分散型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。

成果目標(アウトカム指標)	算定式	初期値 (H29末)	中間目標 (R2末)	最終目標 (R4末)	
道路危険箇所の対策率の向上	対策実施済み箇所数／要対策箇所数 【最終目標値】 550箇所 → 508箇所（42箇所の減）	40% (346/861箇所)	55% (477/861箇所)	64% (550/861箇所)	変更前
			54% (463/861箇所)	59% (508/861箇所)	変更後
交通安全対策率の向上	対策実施済み延長／要対策延長 【最終目標値】 53.9km → 50.9km（3.0kmの減）	0% (0/85.7km)	47% (40.3/85.7km)	63% (53.9/85.7km)	変更前
			44% (38.0/85.7km)	59% (50.9/85.7km)	変更後

【事業概要】

交通安全対策



<対策例>歩道設置

踏切対策



<対策例>踏切除却

など

【主な事業】 本別留辺薬線（交通事故対策）、平成大橋（市町事業）（街路）ほか

交付金パッケージについて③

26

計画番号 3 6

国土強靱化地域計画に基づく道路の防災・減災対策推進【重点計画】

【計画の目標】

(変更前)

北海道の強靱化を図るため、国土強靱化地域計画に基づく防災・減災対策を推進し、積雪寒冷・広域分散型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。

(変更後)

北海道の強靱化を図るため、国土強靱化地域計画に基づく防災・減災対策を推進し、重要物流道路の脆弱区間の代替路や、災害時拠点への補完路、災害時にも地域の輸送等を支える道路ネットワークを強化する。

成果目標（アウトカム指標）	算定式	初期値 (R1末、R2末)	最終目標 (R4末)
道路危険箇所対策率の向上	対策実施済み箇所数／要対策箇所数	0％ (0/35箇所)	100％ (35/35箇所)
防災ネットワーク整備率の向上	防災ネットワークが整備された道路延長(km) ／防災ネットワークの整備が必要な道路延長(km)	31％ (6.2km/19.8km)	93％ (18.5/19.8km)

今回追加

【事業概要】

法面对策



<対策例> 法枠工

雪崩対策



<対策例> 雪崩予防柵

など

【主な事業】 洞爺湖登別線（法面对策）、根室半島線（防雪対策） 江差木古内線（現道拡幅）、金山幾寅停車場線（線形改良） ほか

交付金パッケージについて④

27

計画番号 38

子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策推進【重点計画】

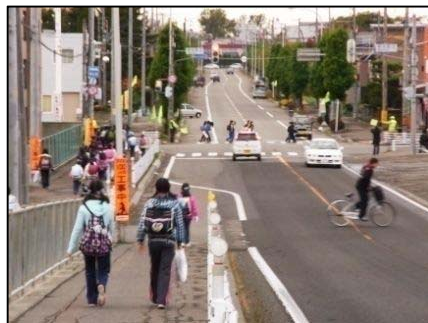
【計画の目標】

暮らしの安全・安心を確保するため、通学路交通安全プログラム等に基づく要対策箇所の交通安全対策や、高齢者や障害者などが安全に活動できる社会を実現する歩行空間のバリアフリー化を推進する。

成果目標（アウトカム指標）	算定式	初期値 (R2末)	中間目標値 (R5末)	最終目標 (R7末)
通学路等の要対策箇所における安全度の向上	対策実施済み延長／要対策延長	30% (15.1/51.3km)	64% (32.7/51.3km)	77% (39.7/51.3km)

【事業概要】

通学路における交通安全対策



歩行空間のバリアフリー化



など

【主な事業】 大野大中山線、土幌上土幌線、基線通（街路） ほか

交付金パッケージについて⑤

28

計画番号 3 4

道内各地域の活力向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークの機能向上・交通環境形成

【計画の目標】

輝きつづける北海道を創造するため、国際競争力強化に資する交通・物流拠点へのアクセス機能向上や、道内主要拠点と観光地等を結ぶ道路ネットワークの充実、地域の実情に応じた道路網や街並み・景観に配慮した都市内交通環境の形成、道民の暮らしに必要なインフラ機能の確保により、将来にわたって心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成を目指す。

成果目標(アウトカム指標)	算定式	初期値 (H29末)	中間目標 (R2末)	最終目標 (R4末)	
交通拠点へのアクセス時間短縮	[現在の代表地点と交通拠点間の所要時間(分/台)－事業供用後の代表地点と交通拠点間の所要時間(分/台)]×交通量(台/日)	0時間/日	351時間/日	584時間/日	変更なし
			//	//	
走行環境改善度の向上	対策実施済み延長／要対策延長 【最終目標値】 105.4km → 97.7km (7.7kmの減)	0% (0/174.7km)	43% (75.3/174.7km)	60% (105.4/174.7km)	変更前
			41% (72.4/174.7km)	56% (97.7/174.7km)	変更後

【事業概要】

交通・物流拠点へのアクセス強化



道路ネットワークの機能向上



隘路区間の解消（幅員狭小、線形不良）



道路除雪



など

【主な事業】 大麻東雁来線（現道拡幅）、見晴通（街路）、道路除雪 ほか

交付金整備計画について

29

整備計画提出から交付申請までの手続き

社会資本総合整備計画の提出

- 単独の市町村や都道府県のみでも、複数の事業主体(都道府県+市町村)が共同で策定しても可
 - ◇整備計画...おおむね3~5年で実現しようとする目標、事業内容等を記載
 - ◇事前評価の結果が分かる資料(チェックシートなど)



内定通知

- 国土交通省から、整備計画ごとに当該年度に交付可能な国費を内定通知



実施に関する計画等の提出

- 単独の市町村や都道府県のみで整備計画を策定した場合
 - 当該地方公共団体が単独で作成
 - ◇実施に関する計画 ...当該年度に当該主体が行おうとする要素事業の計画
- 複数の事業主体(都道府県+市町村)が共同で整備計画を策定した場合
 - 関係地方公共団体の協議により作成
 - ◇団体別内訳表 ...内定通知額を事業主体別に区分した内訳表
 - ◇実施に関する計画 ...当該年度に当該主体が行おうとする要素事業の計画

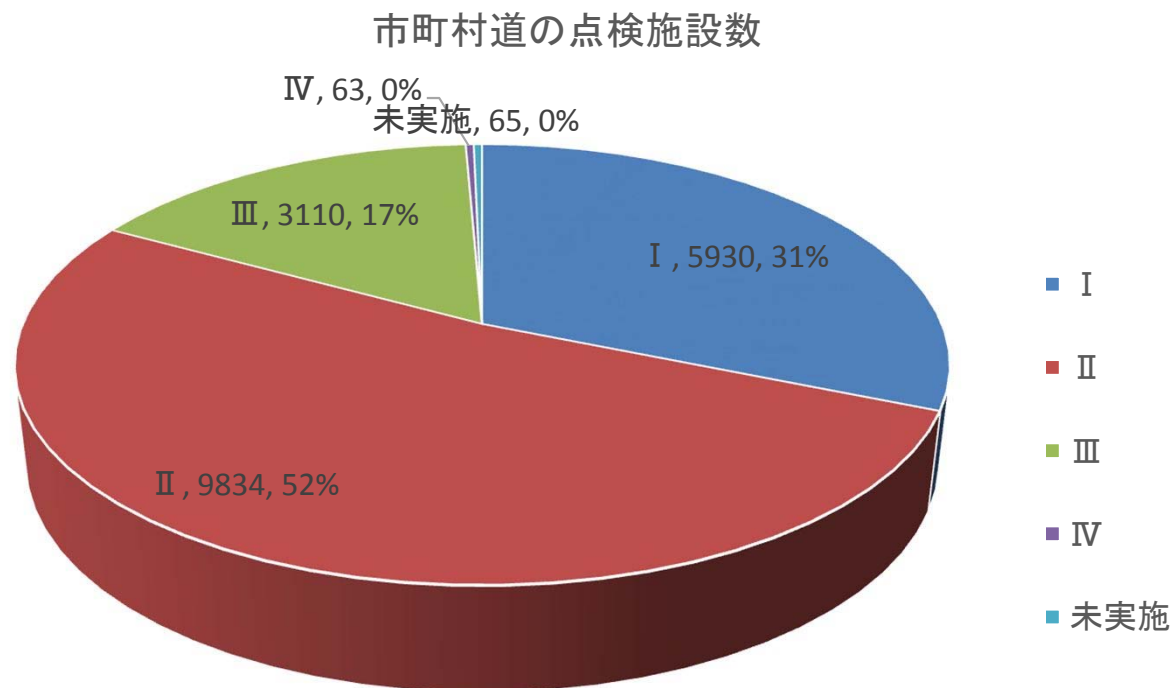


交付申請

- 各地方公共団体が交付申請

9. 補助事業について

I 個別事業の整備状況



- 橋梁・トンネル・道路附属物等の市町村管理施設数は19,002施設ある。
そのうち、R2年度迄の最新点検ランクでは、3,110施設（ランクⅢ）＋63施設（ランクⅣ）＝3,173施設であり、この施設全てを「予防保全型管理」への転換が課題となる。
- 道路メンテナンス事業では、補助事業の目的として修繕着手率100%を目指す内容としており、各市町村へは、R3年度の充当率の実績を参考にお知らせしたうえで、ランクⅢ、Ⅳの施設を優先的に実施するよう周知している。
なお、R4概算要望の内容については、今後の道路メンテナンス事業の中長期計画を踏まえて検討をしているが、最新の点検結果を長寿命化修繕計画に随時反映させていく等、今後の対応手法について留意を行う必要がある。
- 令和3年度から、道路メンテナンス年報に個別の市町村毎に措置が必要な施設数の他、措置の着手・着工・完了数が公表されるようになりました。

個別補助化により **計画的かつ集中的な支援**が実施されることとなりますが、その内容は以下の資料のとおりです。

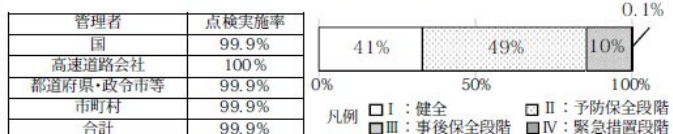
(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ①

■ 点検結果を踏まえた老朽化対策（判定区分Ⅲ・Ⅳの早期措置が必要な施設への対策）に関する地方への支援の新たな枠組み（早期措置支援スキーム）を導入し、予防保全による道路の老朽化対策への転換を図ります。

＜背景／データ＞

2018年度までに点検を実施した橋梁のうち、次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）について、修繕に着手した割合は、地方公共団体で約20%、修繕が完了した割合は約12%

＜2014～2018年度橋梁点検実施状況・実施結果＞

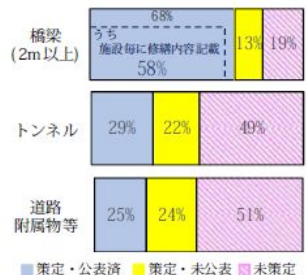


＜判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の修繕状況＞

管理者	地方公共団体
修繕必要数	62,977橋
修繕着手数 (割合)	12,700橋 (20%)
修繕完了数 (割合)	7,430橋 (12%)

※全道路管理者合計の修繕が必要な施設数
橋梁：約6万9千橋、トンネル約4千4百施設、
道路附属物等：約6千施設

＜長寿命化修繕計画の策定状況＞ (地方公共団体※)



※都道府県、政令市、市区町村

【地方への財政的支援】

○早期措置が必要な施設の対策内容も盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定を地方公共団体に促し、計画的な修繕を実施

○長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業（橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去）に対し、計画的かつ集中的な支援を可能とする個別補助制度を創設し、修繕着手率の向上※を目指す

※1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設に対し、今後5年以内に100%を目指す。

＜個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）の概要＞



○実施にあたっては国庫債務負担行為を可能とし、効率的な施工の実施と工事の平準化を図ることが可能

国が、今後5年以内に修繕着手100%を目指すと言っているのは以下の「道路橋点検要領 - 平成31年2月」から読み取ることができます

5. 健全性の診断

道路橋毎の健全性の診断

道路橋毎の健全性の診断は表-5.1の区分により行う。

表-5.1 判定区分	
区分	状態
I 健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	道路橋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	道路橋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	道路橋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。

【法令運用上の留意事項】

定期点検を行う者が、道路橋の健全性の診断の一連として、道路橋の状態の把握と次回定期点検までの間の措置の必要性について総合的な診断を行う。そして、診断の内容を、法令で求められる4つの区分に分類する。

「道路橋毎の健全性の診断」の単位は以下を基本とする。
（「道路施設現況調査要項(国土交通省道路局企画課)」を参考にすることが出来る。）

- ①道路橋種別毎に1橋単位とする。
- ②道路橋が1箇所において上下線等分離している場合は、分離している道路橋毎に1橋として取り扱う。
- ③行政境界に架設されている場合で、当該道路橋の道路管理者が行政境界で各々異なる場合も管理者毎ではなく、1つの道路橋として1橋と取り扱う。（高架橋も同じ）

道路橋点検要領 - 平成31年2月
国土交通省 道路局 P3より

— 令和2年度 道路関係予算概要 国土交通省 道路局 より —

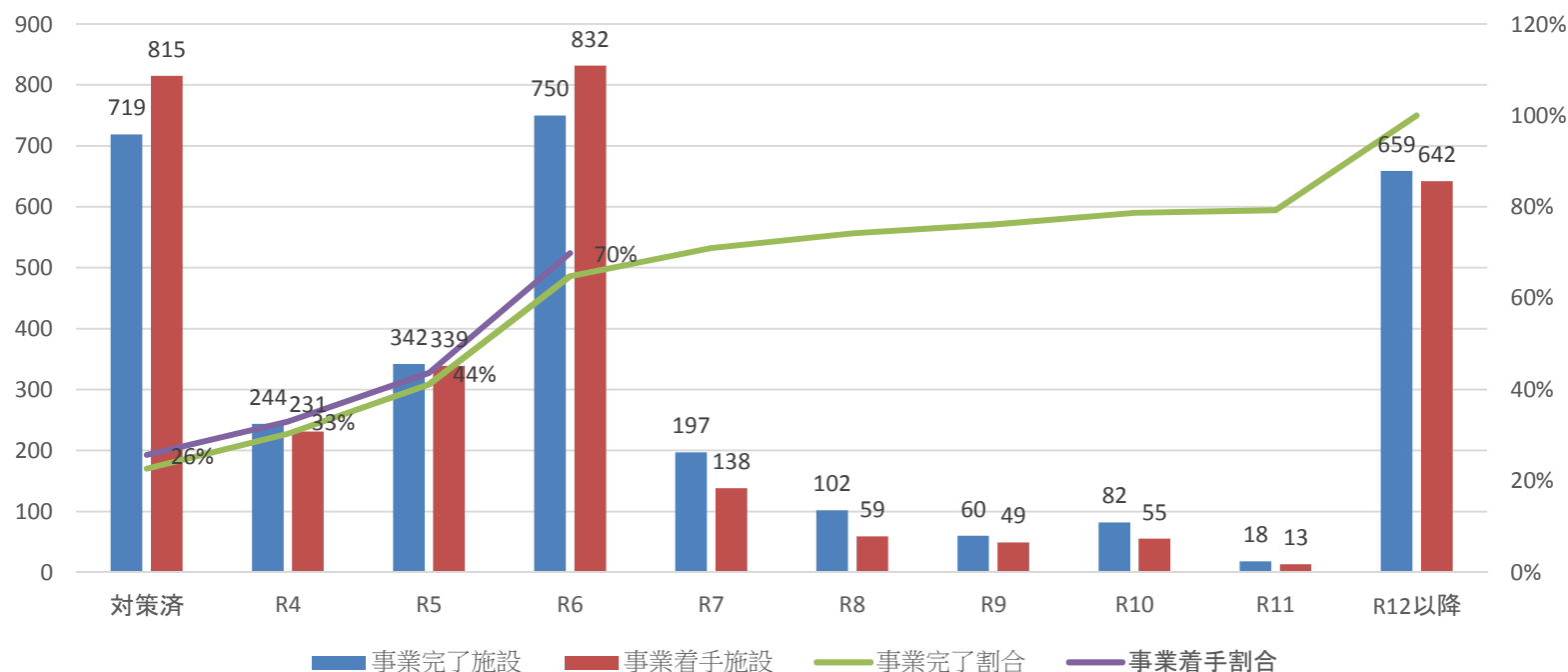
上記資料内容から、計画的かつ集中的な老朽化対策とは、**令和6年度迄に判定区分Ⅲ・Ⅳの早期措置が必要な施設へ支援**し、当初計画していたメンテナンスサイクルを構築・予防保全による対策へ転換することになります。

道路メンテナンス補助事業④

33

I 個別事業の整備状況

個別事業の整備状況(ランクⅢ・Ⅳ)



	対策済	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12以降
事業完了施設	719	244	342	750	197	102	60	82	18	659
事業着手施設	815	231	339	832	138	59	49	55	13	642
事業完了割合	23%	30%	41%	65%	71%	74%	76%	79%	79%	100%
事業着手割合	26%	33%	44%	70%						

- R6年度までに着手できる割合は、累計で約70%であり、現段階では目標の100%は届かない状況である。

その中で、事業完了施設がR12以降に集中しているが、これは着手及び完了年度が「不明」としているのが主な理由であり、その内容については下記による。

 - ⇒ 市町村財政が不足しているため見通しがたたない。
 - ⇒ 措置を講じる施設数の数が多く、事業費算出が困難。(又は計画が立てられない。)
 - ⇒ Ⅲ判定だが、交通量がなく利用頻度が低いため、利用頻度が高いⅡの施設を先行して予防保全を図りたい。
(※ Ⅲ判定の意味を理解していない市町村がある。(Ⅱと同様の考えをもっている。))
 - ⇒ 廃道・撤去を検討しているが、地元との調整等見通しが立っていない。

令和3年12月22日
国土交通省

令和4年度予算大臣折衝の結果

○通学路の交通安全確保に向けた個別補助制度の創設

認められた。

通学路の交通安全確保に向けた個別補助制度の創設

- 令和3年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生した。
- この事故を受けて、「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策（令和3年8月4日関係閣僚会議決定）」に基づく通学路合同点検が実施されているところ。
- 点検により抽出された対策必要箇所における交通安全対策について、速度規制や通学路の変更などソフト面での対策を組み合わせつつ、可能なものから速やかに実施することとなっている。
- これらに対して、早急に対策を実施できるよう、地方に対して集中的に支援することを可能とする個別補助制度を創設することを要求。（令和4年度予算：500億円）
- 折衝の結果、財務大臣より、要求どおり認められることとなった。

<創設>通学路緊急対策補助②

35

通学路における交通安全対策に係る 個別補助制度(交通安全対策補助制度(通学路緊急対策))の創設



- 千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策について、計画的かつ集中的な支援を可能とする個別補助制度を創設する。(令和4年度予算:500億円)

■ 交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)の創設

- 令和3年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生。
- この事故を受けて、「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策(令和3年8月4日関係閣僚会議決定)」に基づく通学路合同点検を実施。
- 点検により抽出された対策必要箇所における交通安全対策について、速度規制や通学路の変更などソフト面での対策を組み合わせつつ、可能なものから速やかに実施することとなり、早急に対策を実施できるよう地方公共団体に対して計画的かつ集中的な支援が必要。

※地方公共団体が実施する交通安全対策については、従前、主に防災・安全交付金により支援

- 通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化と合わせて実施する交通安全対策に対し、計画的かつ集中的に支援 [補助期間:5年程度(R4~)]



通学路緊急対策

- 通学路合同点検の結果、抽出された対策必要箇所における道路管理者による交通安全対策が対象

歩道・防護柵の整備



対策前



対策後

物理的デバイス(スモーズ横断歩道※)の設置



対策前



対策後

※横断歩道の盛り上げ(ハンブ) →横断箇所の認識向上+進入速度抑制

右折レーンの整備(渋滞解消→通り抜け車両の抑制)



対策前



対策後

※ 出典：国土交通省HP

10. 無電柱化推進計画と2年前通知 について

無電柱化推進計画①

37

○無電柱化推進計画の策定について

1.新たな無電柱化推進計画(8期計画)

目標延長 令和3年度から5年間で全国4,000km

内北海道:120km(直轄64km 地方道56km)

①防災

市街地の緊急輸送道路や津波避難路のほか、防災拠点とのアクセスルートを抽出し、広域災害時でも効果的な応援・受援のためのネットワークを確保

②安全・快適

バリアフリー重点整備地区内の特定道路

③景観・観光

地方公共団体が設定する景観形成地区
重要施設等の周辺地区
日本風景街道(シーニックバイウェイ)

④建柱抑制

無電柱化法12条による新設電柱抑制の観点より道路事業に併せて行う無電柱化区間

	整備延長				
	【km】	①防災	②安全・円滑	③景観・観光	④建柱抑制
直轄	64.04	43.9	0.0	6.5	13.7
地方道	56.43	42.9	2.1	9.9	1.6
北海道合計	120.47	86.7	2.1	16.4	15.3

無電柱化推進計画②

○ 次期計画候補区間リスト(市町村道抜粋)【8期候補箇所】

道路種別	市区町村	路線名	整備区間		道路延長【km】	整備延長【km】
			始点住所	終点住所		
④市区町村道	北広島市	ボールパーク1号線	北広島市共栄	北広島市共栄	0.8	0.8
④市区町村道	北広島市	ボールパーク2号線	北広島市共栄	北広島市共栄	0.1	0.1
④市区町村道	函館市	市道幸坂通	函館市弁天町17-10	函館市船見町12-1	0.64	1.28
④市区町村道	函館市	市道弥生坂通	函館市弁天町15-16	函館市船見町7-29	0.55	1.1
④市区町村道	函館市	末広8号線	函館市末広町18-30	函館市元町17-8	0.28	0.56
④市区町村道	函館市	市道東雲広路	函館市大手町17	函館市東雲町6	0.16	0.32
④市区町村道	ニセコ町	一号線	虻田郡ニセコ町字曾我634-102	虻田郡ニセコ町字曾我22-1	2.40	2.40
④市区町村道	ニセコ町	ニセコ登山道路	虻田郡ニセコ町字ニセコ431-8	虻田郡ニセコ町字ニセコ480-5	1.30	1.30

・北広島市・函館市・ニセコ町がリストアップされているが、各事業の工事着手目標が2025年(R7)となっており、電線管理者との概ね合意しているため、事業着手に向けた調整を今後行う予定。

○ 建柱抑制(無電柱化法第12条)

事業の実施に併せて制限:道路事業に併せて行う無電柱化区間(主に道路の新設・改築・修繕)

→新たに道路占用される電柱、既設電柱が事業に伴い移設依頼を行い、道路敷地内へ移設となるものは、無電柱化を推進することとなる。

1 1. 除雪事業について

市町村道除雪制度の概要①

41

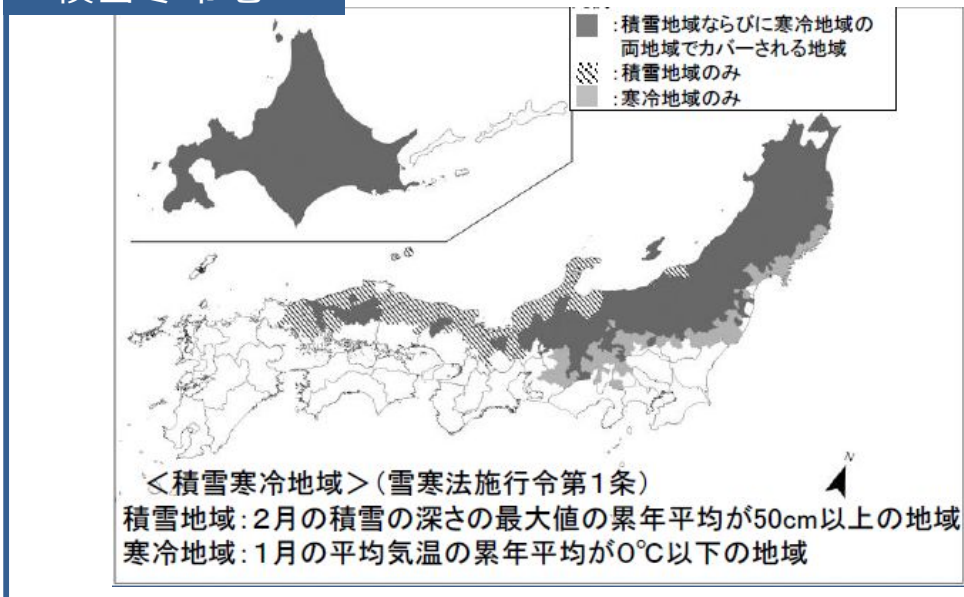
市町村道の除雪

幹線及び一般市町村道は普通交付税及び特別交付税を活用し除雪を実施。
雪寒指定路線については、防災・安全交付金で実施することが可能。（除雪機械の購入も可能）

交付対象

雪寒指定路線に該当している市町村道の除雪費
雪寒指定路線を除雪するための除雪機械

積雪寒冷地



交付率

除雪事業	―― 6 / 1 0
除雪機械	―― 6 / 1 0

事業のイメージ



車道除雪



道路の堆雪幅を確保するための拡幅除雪



人家連たんする道路の運搬排雪



防雪事業（スノーシェッド）

市町村道除雪制度の概要②

42

幹線市町村道除雪費補助の臨時特例措置について

全国的な豪雪で、地方財政全体の措置だけでは間に合わない場合には、「幹線市町村道除雪費補助の臨時特例措置」（補助率 1 / 2）が措置される場合がある。

令和 2 年度を含め、昭和 5 2 年度以降 1 4 回ほど市町村道除雪へ補助された経緯がある。

道路の除雪費補助の制度

道路種別		除雪費の補助等	負担率 又は 補助率	備 考	
				平 年	豪雪年
直轄国道		雪寒地域道路事業費	2 / 3	当初予算の保留解除を行い、降雪状況、除雪費用等を踏まえ追加配分	幹線市町村道除雪費補助の臨時特例措置を講じる場合に、必要に応じ追加措置
道府県管理道路	補助国道	雪寒地域道路事業費補助	2 / 3		
	道府県道	雪寒地域道路事業費補助	2 / 3		
市町村道	幹線市町村道	普通交付税及び特別交付税	—	普通交付税及び特別交付税 ※不足額の 1 / 2 を限度として財政状況に応じ配分	
	一般市町村道			普通交付税及び特別交付税 ※不足額の 1 / 2 を限度として財政状況に応じ配分	

*幹線市町村道：国道（高速自動車国道・一般国道）を補完し、都道府県道とともにその地方の幹線道路網を構成する道路。

*一般市町村道：それ以外の市町村道。日常生活に必要となる生活道路。

12. 会計検査の指摘事項

令和2年度決算検査報告

- ① 根固め工の設計が適切でなかったもの。
(参考図①～②)
- ② 擁壁の設計が適切でなかったもの。
(参考図③～⑤)
- ③ 擁壁の設計が適切でなかったもの。
(参考図⑥～⑦)
- ④ ガードレールの設計が適切でなかったもの。
(参考図⑧)

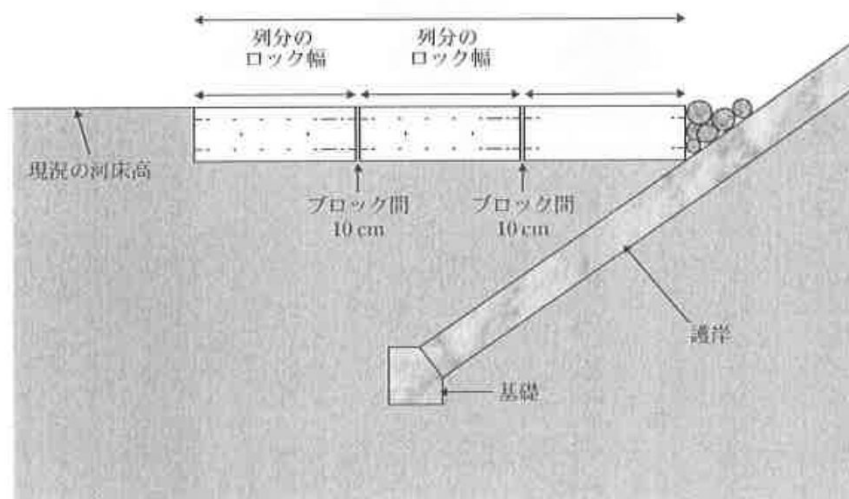


①根固め工の設計が適切でなかったもの

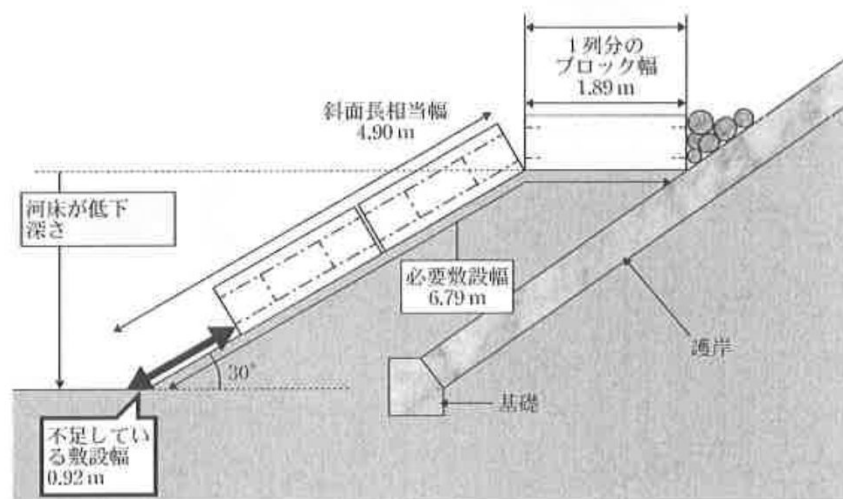
根固めブロックの敷設幅の設計に当たり、本件工事箇所の上流に敷設されていた既設の根固めブロック（幅1.89mの根固めブロックを3列に敷設するなどしたもの）が、豪雨で被災しなかったことから、本件根固めブロックの敷設幅においても同様に設計すれば問題ないと考えて、技術基準等によることなく、延長139.2mにわたり幅1.89mの根固めブロックを3列に敷設するなどして、敷設幅を計5.87mとし施工していた。（参考図①）

しかし、技術基準等によれば、必要敷設幅は、河床が低下した場合の深さに基づき算定することとされている。そこで、本件工事箇所における前記の豪雨により河床が低下した深さ2.45mに基づき計算すると、必要平坦幅は1.89m、斜面長相当幅は4.90mとなり、必要敷設幅は6.79mとなることから、設計した根固めブロックの敷設幅は、これに対して0.92m不足していた。

参考図①



参考図②



②擁壁の設計が適切でなかったもの

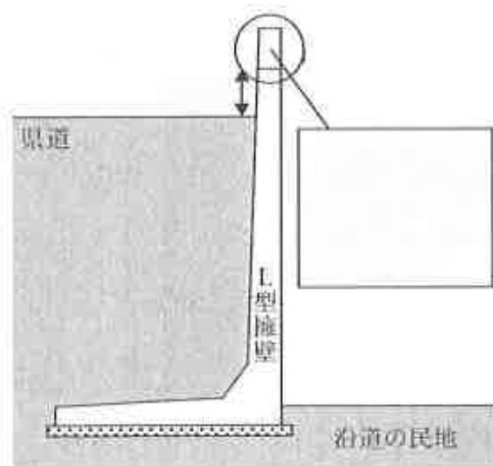
Ｌ型擁壁を道路と沿道民地との高低差に合わせるため、設計に当たり、道路と沿道の民地との高低差より数cm以上高くなる規格の製品を設置することとし、この場合、Ｌ型擁壁が県道から突出する部分（最も突出した箇所で600mm）が階段状になるため、外観に配慮するなどのために、設計図書において、道路の高さから、10cm高い位置で縦断勾配に応じて全延長にわたり斜めに切断（切断した高さ5mm～500mm）する設計としこれにより施工していた。（参考図③～⑤）

しかし、上記の設計に当たり、Ｌ型擁壁を切断することとした場合に、鉄筋コンクリート構造物としての耐久性が損なわれることがないか検討していなかった。

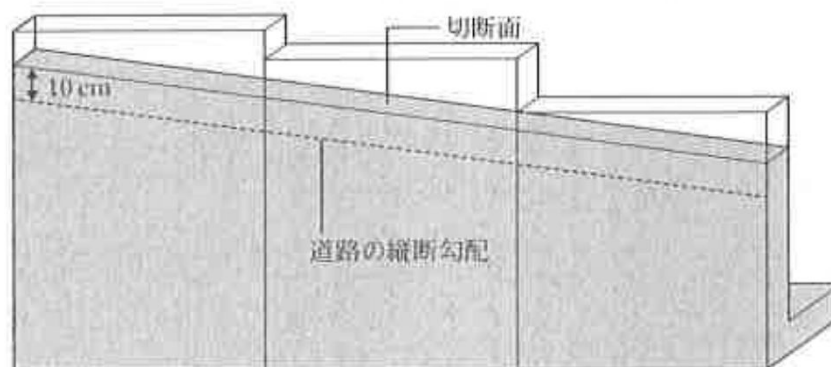
そこで、現地の状況を確認したところ、Ｌ型擁壁は、全延長59.7mにわたり切断されて、切断面に鉄筋が露出したり、鉄筋を覆う十分なコンクリートがなかったりしていた。

このため、鉄筋表面に酸素や雨水等が直接作用する状況となっていたり、現に切断面に露出した鉄筋が腐食していた。

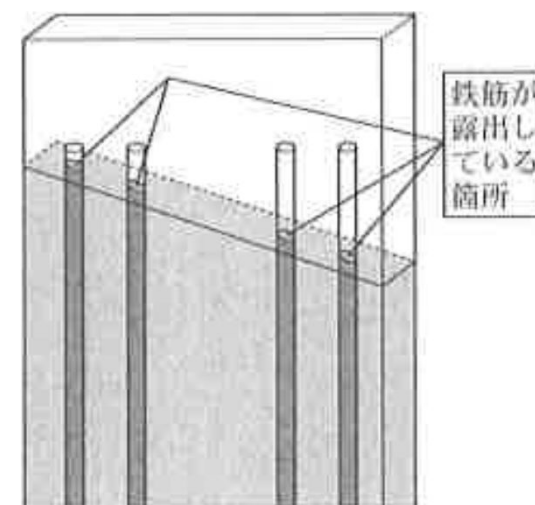
参考図③



参考図④



参考図⑤



③擁壁の設計が適切でなかったもの

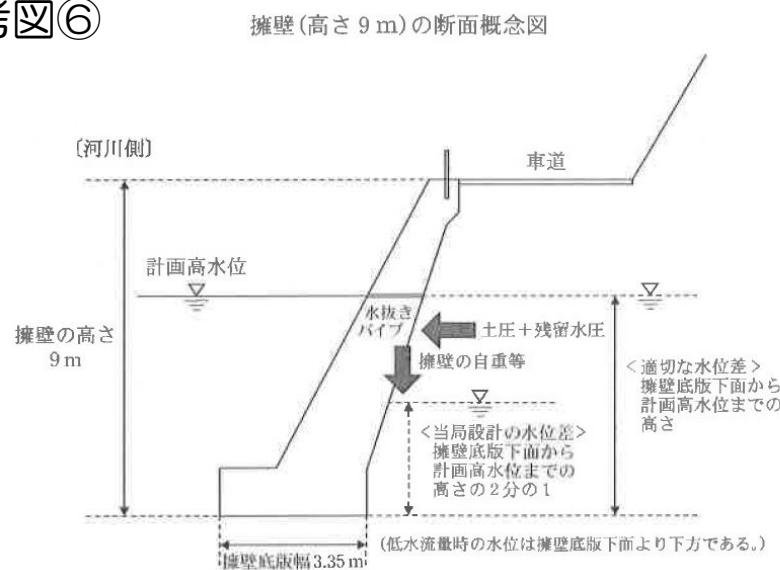
もたれ式コンクリート擁壁を築造するなどしたものにおいて、本件擁壁は「道路土工 擁壁工指針」に基づいて行っており、安定計算等に用いる擁壁に作用する荷重のうち水圧については、地盤条件や水位の変動を考慮して適切に設定することとされており、河川の水際に設置される擁壁のように壁の前後で水位差が生じる場合は、残留水圧を考慮する必要があるとされている。

本件擁壁の前後で生じる水位差について「港湾の施設の技術上の基準・同解説」を参考するなどして、擁壁底版仮面から計画高水流量が河道を流下するときの最高水位までの高さの2分の1としていた。

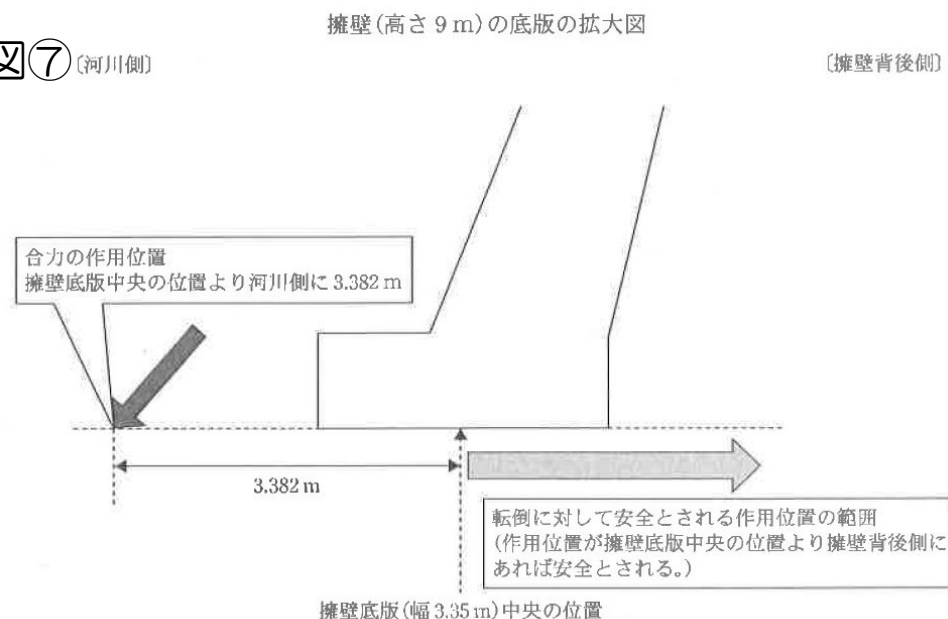
本件擁壁は、指針に基づき、地盤条件や水位の変動等を考慮して、残留水圧の算定に用いる擁壁前後の水位差を決定する必要があった。

適切な水位差により算定された、残留水圧を用いるなどして改めて安定計算を行ったところ、安定計算上、安全とされる範囲に収まっていなかった。

参考図⑥



参考図⑦(河川側)



④ガードレールの設計が適切でなかったもの

ブロック積擁壁の設計を「道路土工 擁壁工指針」等に基づき行うこととし、ガードレールの設計は、「車両用防護柵標準仕様・同解説」を用いて設計を実施している。

指針に示された擁壁の直高と法面勾配等が安全とされる範囲内に収まっていたことなどから、設計上安全であるとし、これにより施工をしていた。

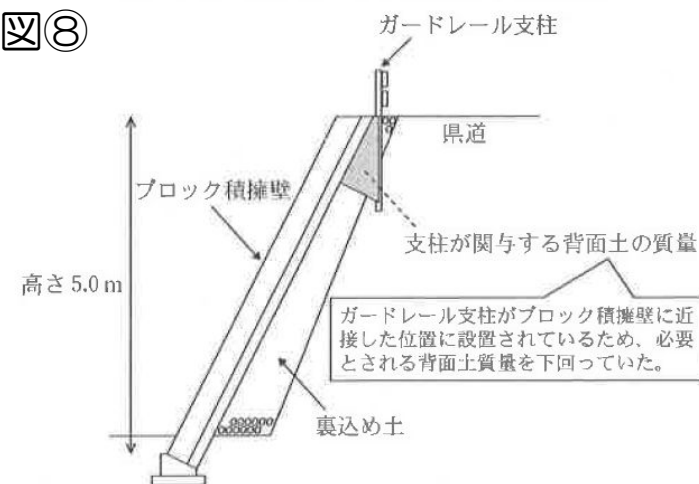
防護柵設計標準によれば、車両がガードレールに衝突する際の荷重に対する支柱の支持力は、支柱の背面土が反力として抵抗するため、その背面土の質量と密接な関係にあるとされ、このことから支柱1本が関与する背面土の質量を算出するなどして支柱の支持力を評価することとしている。

しかし、ガードレールの支柱の支持力について検討を行うことなく設計、施工していたため、確認したところ、支柱がブロック積擁壁に近接した位置に設置されていたことから、必要とされる背面土量0.82tを大幅に下回る0.288tから0.376tとなっており、所要の支持力が得られていなかった。

衝突荷重について照査したところ、安全率は0.85及び0.87となりいずれも許容値である1.2を大幅に下回り安定計算上安全とされる範囲に収まっていなかった。

ガードレール、ブロック積擁壁等の概念図

参考図⑧



●過年度に不当事項とされている内容の確認

令和3年度の会計検査では、令和2年度に不当事項となった内容について、事前送り込み設計書の選定から根固めブロックや積みブロックを施工している工事を選定している傾向。

実地検査においても、時間をかけて設計の考え方や現地の確認も実施していた。

※過去の不当事項と同じ間違いは致命的となるため、事前の確認が重要。

●コロナ禍における令和3年度の実地検査

ほぼ道事業のみ検査の対象となった。（市町村はコロナ対応のため配慮）
令和4年度はその反動で市町村事業がメインとなる可能性も？

●構造物設計の事前確認と現場の確認を忘れずに。

特に過年度に不当事項となっている構造物、橋梁・擁壁・ボックス等について、設計条件と現場条件に差が無いか、構造計算の基本事項と現場については必ず事前に確認が必要。
（現場検査時に不具合が見つかることが無いように。）

1 3. 事業調整と不用額対策

【補助事業】 1つ1つの事業で残額・不用額が出ないように調整

- 節間流用は軽微な変更となる。
 - 0落ちや新たな箇所の工事追加は認可変更で対応。
 - 大きな額の流用は、第1回事業調整時までに報告願います。
- ※充当率が高いことから減額要望が多い傾向。

【交付金事業】 同じ整備計画（パッケージ）内での流用は可能

- 補助事業と比較し充当率が低い傾向にあるため、無駄なく有効に活用することが必要。
 - 同じ整備計画（パッケージ）内で流用し不用額が出ないように検討。
- ※充当率が低いことから増額要望が多い傾向。

【共通】 端数調整の手法（参考）

- 北海道の事業においては、補助事業や交付金事業の端数を単独費（起債）で用意し、残額を発生させないように対応。

【補助事業】 不用額が出ないよう事業調整又は繰越制度の活用

- 原則、不用額を発生することは不可。
- 不用額の理由：入札差金も考慮した予算要求の精度向上が必要。
- 不用額を出さないため、繰越制度の活用を検討。

【交付金事業】 突発的な不用額の対策

- 補助事業に比べ増額要望が多いため、事業調整しやすいが、第3回事業調整時の流用は困難な場合あり。
- 用地補償の不調などは、早めに判断することで事業調整が可能。
- やむを得ない不用額の対応は、繰越制度の活用を検討。

【共通】 入札差金による不用額は理由になりません。

- 突発的なやむを得ない理由で不用額が発生した場合は、繰越制度の活用に当たり理由の整理が可能。
- 入札差金による不用額の発生は、入札を行えば、入札差金は必ず出るので理由になりません。

14. その他情報提供

「令和4年度 道路関係予算概算要求概要」より

※ 出典：国土交通省HP

I はじめに ～道路の機能と目指すべき社会像～

1. 道路の機能

(1) 人・地域をつなぐ

道路は、人や地域を相互につなぎ、人・モノ・情報の移動を支援します。通勤、通学、買い物等の日常生活の移動や、レジャーや観光など広域的な人の移動を支えます。また、食料品や日用品などの生活物資、農林水産品や工業製品などのモノの輸送を支えます。さらに、道路に敷設された光ファイバー等は多量の情報を運びます。

災害時には、救急救命、救援物資の運搬を支える、人々の命と暮らしを守る生命線としての役割も担っています。コロナ禍では、人の移動は激減しましたが、国民のステイホームを支えたのはモノと情報の流れでした。

これら人・モノ・情報の移動により、地域・まちがつながって、国民生活や経済活動が営まれます。

平時・災害時を問わず安定した人・モノ・情報の移動を確保するために、近年の技術革新も踏まえ、道路の更なる機能向上が求められています。

- 旅客輸送(人)の自動車分担率¹⁾：約77%
(うち100km未満の国内旅客輸送(人)の自動車分担率：約96%)
- 貨物輸送(トン)の自動車分担率²⁾：約84%
(うち100km以下の貨物輸送(トン)における自動車分担率：約94%)
- 品目別のトラック輸送分担率³⁾：
野菜・果物 約96% 水産品 約99% 衣服・身の回り品 約99%
- コロナ禍における高速道路の交通状況³⁾：
小型車は最大8割減、大型車は最大2割減 (2020年の1度目の緊急事態宣言下の対前年比)

(2) 地域・まちを創る

道路は、地域・まちの骨格をつくり、環境・景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出します。

地域・まちの中の人・モノの流れを整流化し、人々が滞在し交流する賑わいの場や電気・ガス・水道・光ファイバー等のライフラインの収容場所としても活用されます。また、災害時には、避難場所等としての役割も担います。

かつて道路は人々のコミュニケーションを育む場でしたが、モータリゼーションの進展によりその機能が失われつつあります。空間の利活用のニーズも変化してきており、より一層魅力的な地域・まちを創造するため、地域の創意工夫で道路を柔軟に活用することが求められています。

- 国土に占める道路面積⁴⁾：約110万ha (国土面積の約3%、秋田県の面積相当)
- ライフラインの道路占用割合⁵⁾：
電気管路 100% 通信管路 約95% ガス 約90% 上下水道 100% 地下鉄 約77%
- コロナ禍における沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準の緩和⁶⁾：
全国、約360箇所で開催を実施(令和3年1月19日時点)

2. 目指すべき社会像

道路が持つ“人・地域をつなぐ”ネットワークとしての機能と“地域・まちを創る”空間としての機能を最大限活かし、国民の暮らしや経済をしっかりと支えていく必要があります。他の交通手段とも連携しつつ、世界一安全(Safe)、スマート(Smart)、持続可能(Sustainable)な道路交通システムを構築し、以下の社会の実現を目指します。

(1) 災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全・安心な社会

自然災害は、国や地域の成長軌道を一瞬にして破壊する力を持ち、日本が持続的な成長を目指す上での最大の課題であると言っても過言ではありません。

近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえて、災害時に「被災する道路」から「救援する強靱道路」として強靱で信頼性の高い国土幹線道路ネットワークを構築するとともに、急速に進展するインフラ老朽化を克服し、良好なインフラを次世代につなぐことで、誰もが安全に安心して暮らせる社会を目指します。

(2) 人・モノ・情報が行き交うことで活力を生み出す社会

社会の持続可能性を高めるためには、生産性の向上による経済成長が必要不可欠です。経済成長を支える人・モノ・情報の移動を安全で円滑に行うことが出来るよう、高規格道路をはじめとする国土幹線道路ネットワークや拠点を構築するとともに、新たな技術も活用しつつ道路の機能を進化させ、人・モノ・情報が国土全体に行き交う活力あふれる社会を目指します。

(3) 持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会

今後、都市・中山間地域問わず人口が減少していく中で、高齢者、子供、障がい者を含む全ての人の生活・生業が持続可能で、かつ人々が誇りを持って暮らせる地域・まちを創出する必要があります。環状道路等の幹線道路ネットワークの進展により生まれる都市内の空間のゆとりを有効に活用することで、地域がそれぞれの工夫により、安全・安心で良好な環境や景観等を備えた、持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会を目指します。

(4) 時代の潮流に適応したスマートな社会

新型コロナウイルス感染症の拡大や、カーボンニュートラルの実現に向けた動き、デジタル化やデータ活用の急速な進展など、世界全体の経済構造や競争環境がダイナミックに変化しつつあります。ポストコロナ社会の持続的な経済成長に向けて、エッセンシャルワーカーである物流事業者の環境整備、新しい生活様式を踏まえた自転車利活用の推進等に取り組むとともに、道路インフラにおける再生可能エネルギーの導入拡大や電動車の普及促進、デジタル化による道路管理や行政手続きの省力化・効率化を推進し、新たな価値を創造するスマートな社会の実現を目指します。

[出典] 1:国土交通省「第6回全国幹線旅客輸送調査」2015年
2:国土交通省「第10回全国貨物輸送調査」2015年
3, 5, 6:国土交通省道路局調べ
4:道路面積:国土交通省「道路統計年報2020」
国土面積、秋田県面積:国土地理院「令和元年全国製造業市区町村別面積調」

Ⅲ 主要施策の概要

※ 出典：国土交通省HP

主要施策の基本方針

- 世界一安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムの構築に向け、以下の基本方針の下、道路施策に取り組めます。

1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命とくらしを守る～

発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組むとともに、避難や救命救急・復旧活動を支える取組や危機管理対策の強化を推進します。

2 予防保全による老朽化対策 ～安全・安心な道路を次世代へ～

ライフサイクルコストの低減や効率的かつ持続可能な維持管理を実現する予防保全によるメンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な施設の対策を加速するとともに、新技術の積極的な活用等を推進します。

3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備 ～人を、地域をつなぐ～

速達性とアクセス性が確保された国土幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路等の整備や機能強化に取り組むとともに、交通拠点の整備によるモーダルコネクットの強化や、渋滞対策、物流支援等の取組を推進します。

4 道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ～地域・まちを創る～

全ての人々が安全・安心で快適に生活できる社会の実現に向けて、交通安全対策やユニバーサルデザインへの対応、無電柱化、自転車通行空間の整備等を進めるとともに、新たなモビリティや地域の賑わい創出など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

5 道路システムのDX ～xROADの実現～

持続可能でスマートな道路システムへの変革に向けて、デジタル技術や新技術の導入等による道路管理や行政手続きの省力化・効率化を加速します。

6 グリーン社会の実現 ～2050年カーボンニュートラルへの貢献～

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、道路利用（自動車からのCO₂排出）や、道路整備・管理におけるCO₂排出量の削減と道路緑化による吸収量の向上に取り組み、グリーン社会の実現に貢献します。

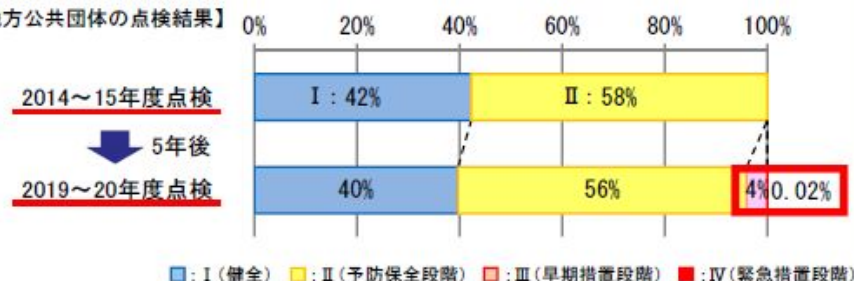
(1) 持続可能な道路管理の実現 ①

- 地方公共団体の管理する施設について、道路メンテナンス事業補助制度を活用し、長寿命化修繕計画に基づく計画的・集中的な財政的支援や、直轄診断や修繕代行などの技術的支援を実施します。

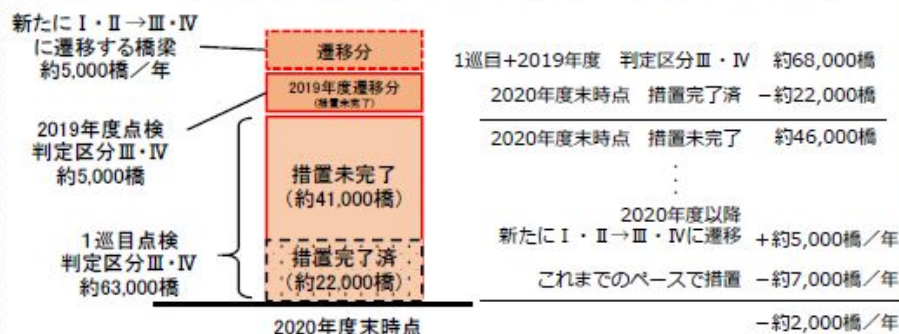
<背景/データ>

- ・地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率は約51%(2020)
- ・1巡目点検(2014~15年度)から2巡目点検(2019~20年度)で早期または緊急に措置を講ずべき状態に遷移した橋梁の割合は4%^{参1}

【地方公共団体の点検結果】



- ・地方公共団体では年間約7千橋で修繕等が行われているが、今後、年間約5千橋が新たに修繕等が必要な状態へと遷移する見込み



これまでの予算水準では予防保全への移行に約20年かかる

【地方への財政的・技術的支援】

- 早期に修繕等の措置が必要な施設に対し、道路メンテナンス事業補助制度により、計画的・集中的な財政支援を行い、予防保全への移行を促進するとともに、国による修繕代行事業や修繕に関する研修の開催など技術的支援を実施^{参2}

- ・地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率 (2019→2025) : 約34% ⇒ 約73%
- ・地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 (2019→2025) : 6,459人 ⇒ 10,000人

- 修繕等の措置が必要な施設の対策内容や、新技術等の活用や費用縮減に関する方針などを盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定を地方公共団体に促し、計画的な修繕を促進
- 新技術等の活用などを促進するため、道路メンテナンス事業補助制度において、新技術等の活用検討を要件化し、新技術等を活用する事業や、長寿命化修繕計画に費用縮減などの数値目標^{参3}を明記した地方公共団体を優先的に支援^{参4}

参1 : 1巡目点検(2014~15年度)の結果が判定区分Ⅰ・Ⅱとなった橋梁で、修繕等の措置を講じないまま2019~20年度に点検を実施した105,279橋のうち、4%にあたる4,213橋が老朽化が進行し、判定区分Ⅲ・Ⅳへ遷移(地方公共団体合計)

参2 : 直轄診断(2014~2020年度) : 16箇所、修繕代行(2015~2020年度) : 14箇所

参3 : 「新技術等の活用」や「費用縮減」、「集約化・撤去」に関する数値目標

参4 : 新技術等の活用促進についてはP18参照

(1) 持続可能な道路管理の実現 ②

- 通常の修繕に加え、代替可能な老朽化した道路施設等については、集約・撤去、機能縮小に対する支援に取り組みます。
- ライフサイクルコストの低減のため、定期点検等により確認された修繕が必要な舗装の対策を集中的に実施します。

【集約・撤去、機能縮小の支援】

＜背景／データ＞

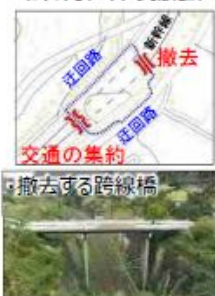
- ・集約・撤去等を検討した自治体は2割に留まる(2020年度末時点)
- ・2021年度は地方公共団体管理の96橋が集約・撤去等を実施予定

○地方の長寿命化修繕計画に基づく施設の適正な配置のため、道路メンテナンス事業補助制度により、代替可能な老朽化した施設の集約・撤去等について、迂回路等に対する対策を合わせて支援

- 【支援内容】
- ・集約に伴う撤去^{参1}
 - ・歩行者、通行車両等の安全の確保のための撤去^{参2}
 - ・通行を歩行者に限定するなどの機能縮小

・施設の集約・撤去、機能縮小の検討地方公共団体の割合(2019→2025) : 14% ⇒ 100%

＜集約に伴う撤去＞



老朽化が進んだ跨線橋を撤去し隣接橋へ機能を集約

＜横断歩道橋の撤去＞



老朽化した横断歩道橋を撤去しバリアフリーな歩行空間を確保

＜機能縮小＞



機能縮小により人道橋としてリニューアル
※車両は60m先の橋梁を利用

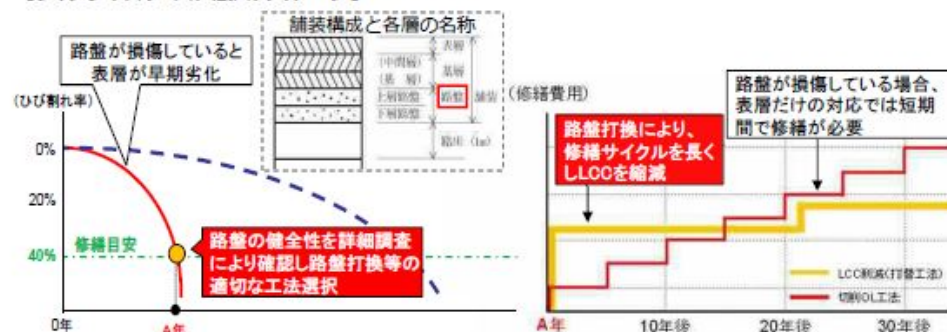
【舗装の老朽化対策】

＜背景／データ＞

- ・点検要領策定後、2017年度から点検を開始し、2020年度末時点で要修繕段階と判定された舗装は、直轄で約5,900km、地方公共団体で約8,900km、そのうち修繕等措置着手済み割合はいずれも約15% (2020年度末時点)

○ライフサイクルコストの低減のため、定期点検等により確認された修繕が必要な舗装の対策を集中的に実施

【ライフサイクルコスト低減のイメージ】



- ・防災上重要な道路における舗装の修繕措置率(路盤以下が損傷している舗装(2019年度時点:約2,700km)を対象)
(2019→2025) : 0% ⇒ 100%

参1: 集約先の構造物の修繕や、集約先へ迂回するための道路改築等を実施する場合に限る

参2: 構造物の撤去と道路改築等を同時に実施する場合に限る

※出典: 国土交通省HP

最後に . . .

- 調査ものや通知文で分からないことがあれば、気軽に問い合わせをお願いします。
- 現在、通学路の合同点検の補助事業化調査や令和4年度の改要望作業をお願いしています。
- 年度末に向け、全国的に豪雪となった場合、除雪費の追加執行調査や臨時特例措置の要望調査などの予算に関する重要な聞き取りも想定されます。

我々も可能な限り分かりやすい通知や依頼に努めますが、予算に関する重要な調査ものを見逃すことが無いように対応いただけたら幸いです。

引き続き、市町村道事業にご理解、ご協力をお願いします。