

令和4年度 市町村道実務研修(市町村道の事業実施)



令和5年1月20日
建設部土木局道路課 市町村道係



北海道

その先の、道へ。北海道 *Hokkaido. Expanding Horizons.*

1. 道路の基本的な役割
2. 道路の種類
3. 道内の道路現況
4. 道路法について
5. 市町村道系の業務について
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. R4前倒し執行可能額調査（補正予算）について
13. 事業調整と不用額対策
14. その他情報提供

1. 道路の基本的な役割

人・地域をつなぐ ～ネットワークの機能～

道路は人や地域を相互につなぎ、日常生活や観光等の人の移動と生活物資や農林水産品、工業製品等のモノの輸送を支えます。



広域的な移動を支える道路



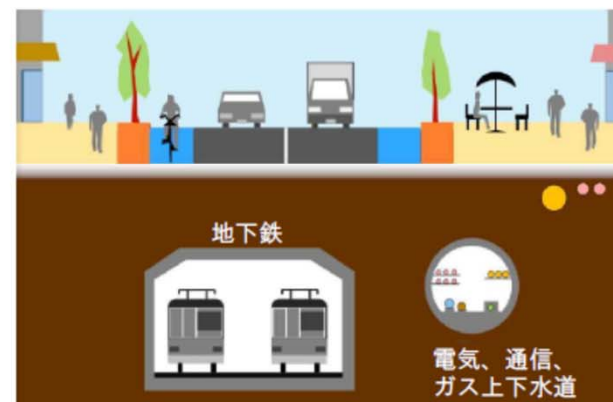
日常的な移動を支える道路

地域・まちを創る ～空間の機能～

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。



賑わいの場としての道路



ライフラインの収容場所としての道路

2. 道路の種類

(1) 道路法上の道路

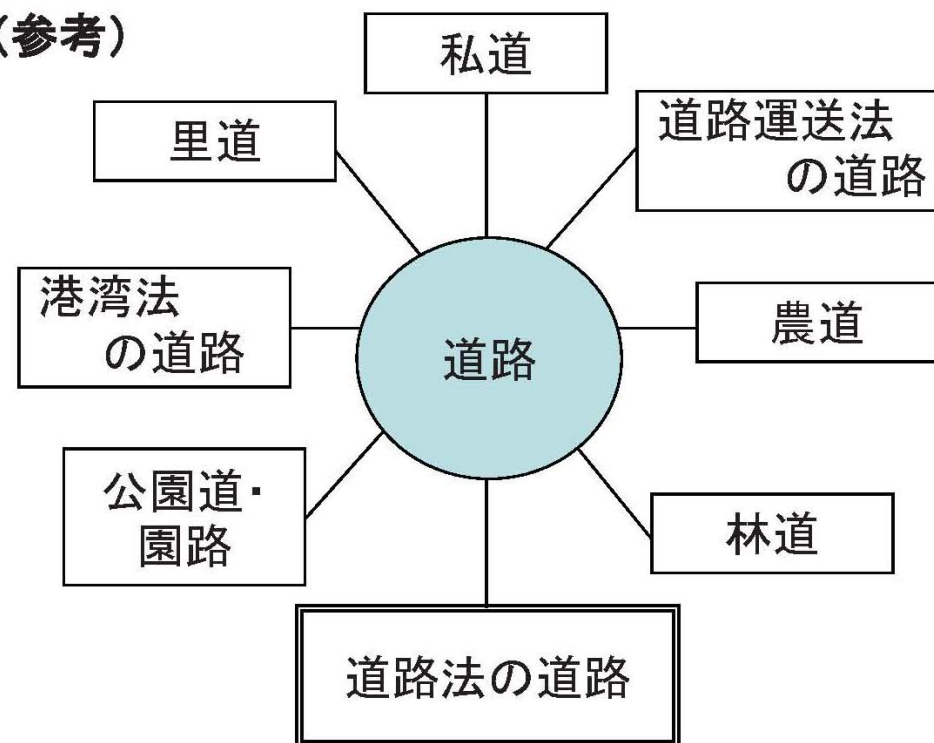
道路法

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)		都道府県(政令市)	北海道には無い 国 都道府県(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

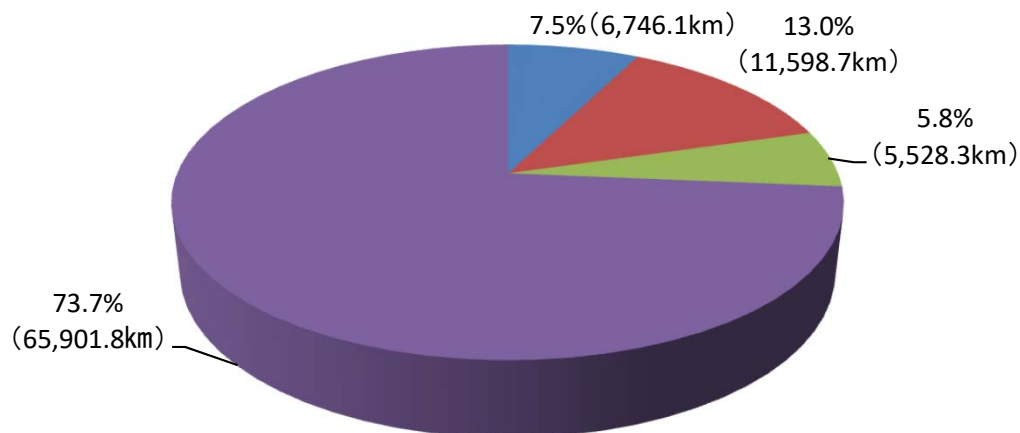
※高速自動車国道の()書きについては新直轄方式により整備する区間

※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

北海道の道路延長

■ 一般国道 ■ 道道 ■ 札幌市 ■ 除札幌市町村道



資料：道路統計年報2020

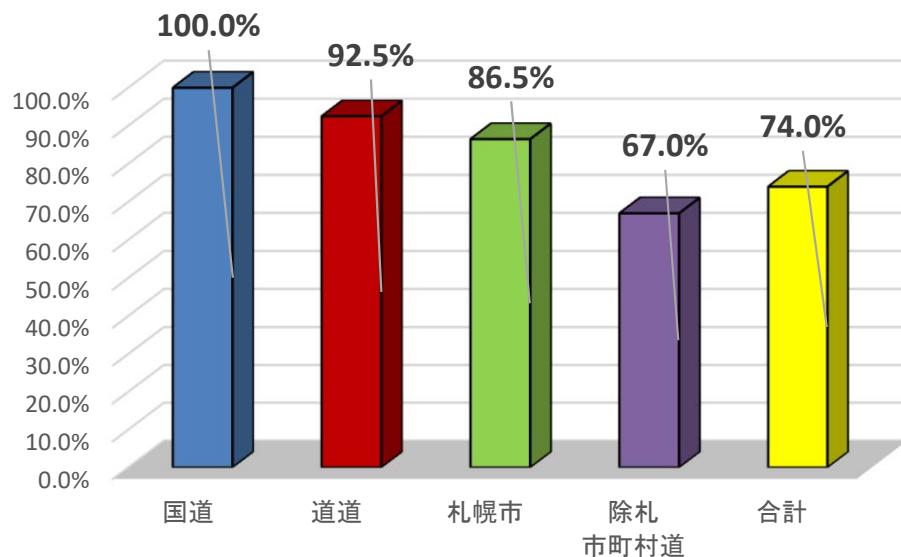
国土交通省道路局

(平成31年3月31日現在)

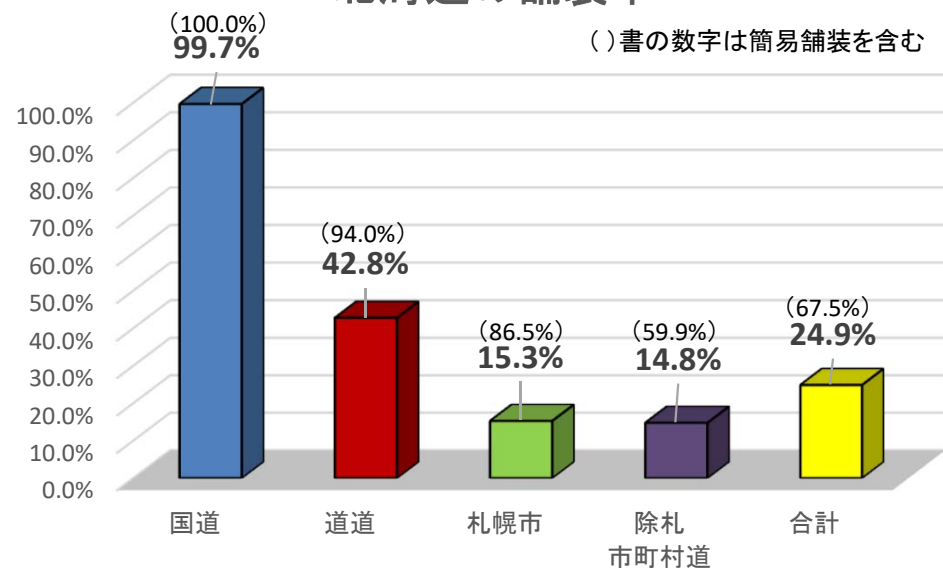
舗装率：舗装済延長／実延長

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つ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つ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. 市町村道係の業務について

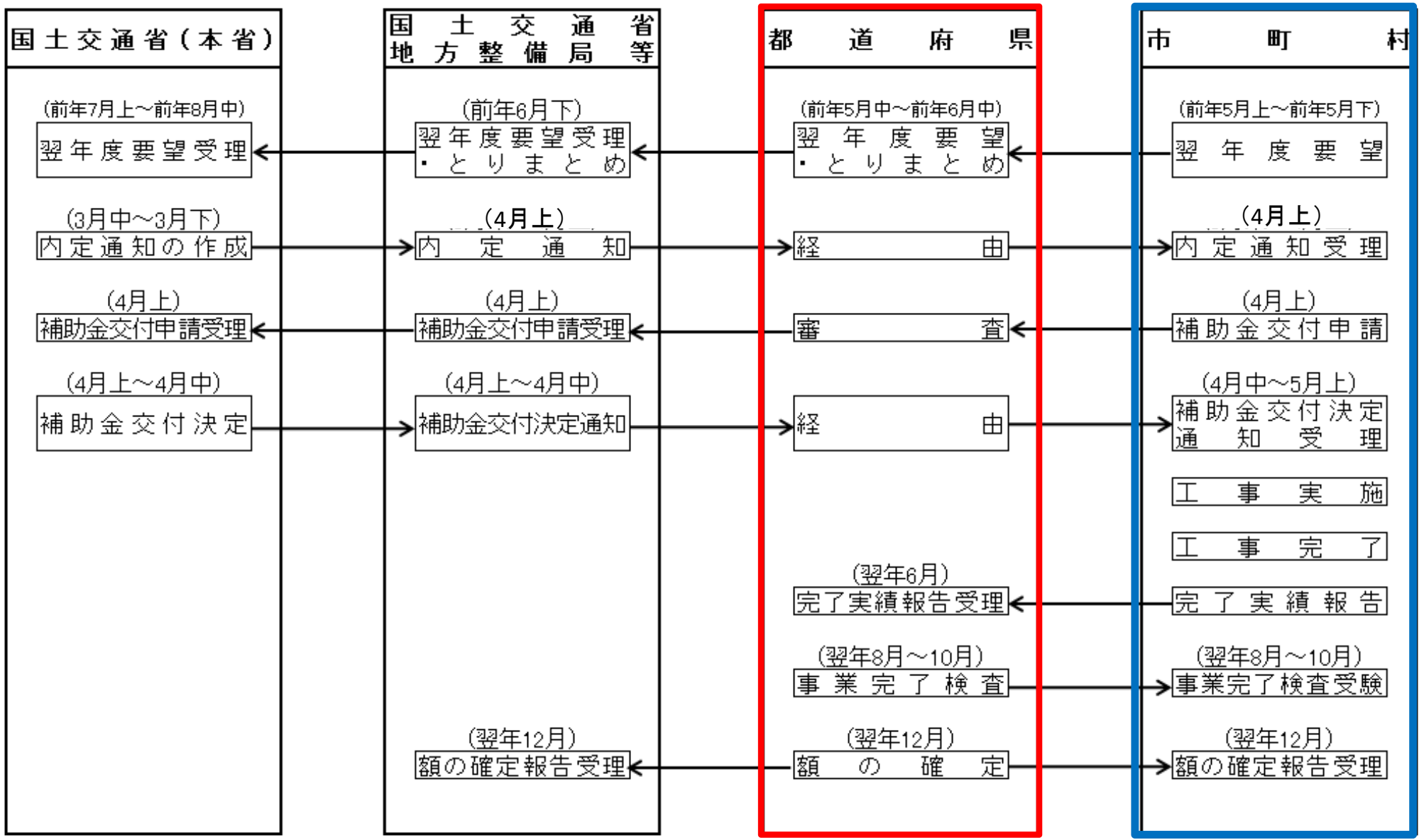
「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」により、補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律及び同法施行令が改正され、平成12年度から**補助金等の交付に関する事務の一部を、都道府県知事が行なう**ことについては、**法定受託事務**とされた。

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)

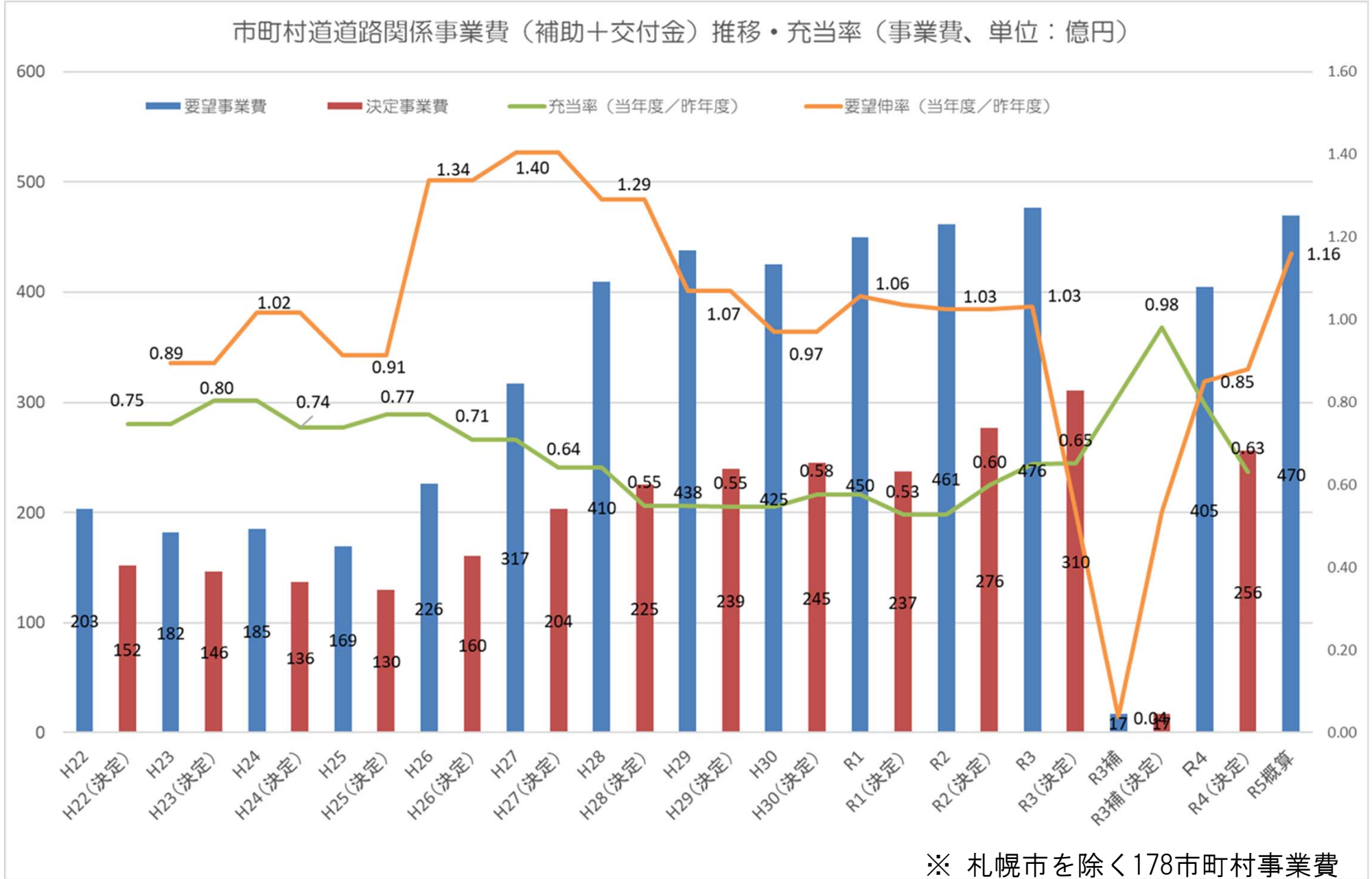
なお、この他に、要望のとりまとめについても、管轄する都道府県が国に代わり行う。

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

市町村道事業予算の推移（要望額と内示額）



7. 市町村道事業の現状と課題

・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 と長い、舗装率は 57.9%と極めて低い状況にある。（道路現況調査：令和2年4月1日現在）

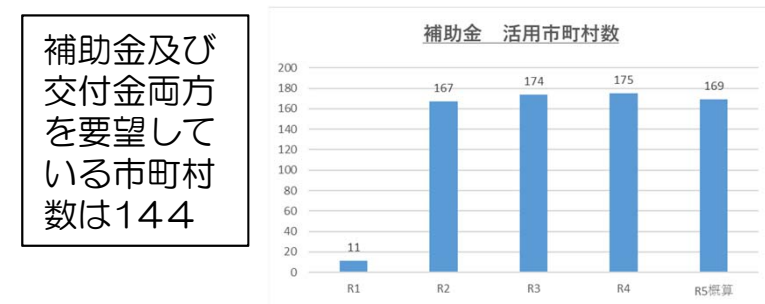
・市町村においては、これまで多様化する住民ニーズや施策事業とのバランスを考慮しながら、改築事業主体に重点化を図ってきた経緯もあるが、現状では道路施設の的確な老朽化対策、通学路等の生活空間における安全・安心の確保等を重点的に実施していく必要が高まっていると考えられるが、特に、橋梁の老朽化対策において、1巡目点検において、判定区分Ⅲ・Ⅳと判定された橋梁の着手率が令和7年度までに目標の73%に達しない予定の市町村があり、その理由として、市町村における財源確保等など、様々な理由で着手率が伸びない理由となっている。一方、住民要望を踏まえた生活道路整備や、防災対策、冬期間の安全確保等の進捗を図る必要もあり、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と関連事業（効果促進事業）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、令和4年度より通学路補助が創設され、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

道路現況調査（R3.4.1現在）

道路種別	道路実延長（Km）	舗装済延長（Km）	舗装率（%）
国 道	6,770.9	6,770.9	100%
道 道	11,610.9	10,902.4	94%
市町村道	65,981.0	38,329.2	58%
札幌市	5,528.5	4,867.8	88%
合計	89,891.3	60,870.3	68%



○老朽化対策（橋梁）における現状と課題

市町村道における橋梁の老朽化対策状況（1巡目点検（2014年～2018年））で判定区分Ⅲ・Ⅳと判断された橋梁については、その着手を令和7年度までに73%を目標に掲げているが、令和4年5月に確認した結果、市町村によっては、令和7年度の着手率が73%に達しないことが想定される。

市町村に理由を確認した結果、市町村の裏負担に伴う財政的な課題、2巡目点検の結果、1巡目で判定区分Ⅲの橋梁が判定区分Ⅱになるよう、単独費により維持補修を行う等、修正されたことなどを理由にあげています。

その他の理由として、廃橋（廃道）の予定となっているため、修繕に着手していない、現在修繕を行っている長大橋の完成に時間を要する理由を挙げている。

その他人員不足や、他官庁（森林管理署）で修繕を実施することになっているが、他官庁の予算が付かず実施できない状況にあるとの回答が寄せられている。

※全国道路施設点検データベースに正しいデータが入力されているか確認することが重要！



【今後の対応】

最も多い市町村の財政的な課題に対しては、一部の市町村から「補助率を上げて欲しい」という意見もあった。

2巡目点検で判定区分がⅢからⅡに変わったものは、市町村の維持補修等で判定区分がⅡに変わっているが、1巡目点検の判定結果を変更していないため、次のシステム入力時に修正することで着手率を上げることが可能となる。

廃橋予定については、橋梁の集約化撤去ができず、単純撤去になるため、補助事業では対応できない山奥の橋梁に多い傾向のため、補助事業での単純撤去の要件緩和で補助事業での単純撤去ができれば、未着手の橋梁を減らすことができるため、着手率を上げることが可能となる。

＜単純撤去の要件＞ 河積阻害・桁下高不足

＜集約化撤去の要件＞ 集約化先橋梁・道路の規格に合った改築が前提、集約先の道路区域設定等の措置が必要。

以上、市町村における着手率の上昇に向けては、市町村の対応だけではなく、必要な制度の緩和なども併せて対応することで着手率の向上が見込まれる。→北海道開発局（国）にはヒアリング時に説明。

※道路メンテナンス補助事業のR5本要望額を改要望で増額する場合は事前に相談願います。（減額は不可）

○通学路の交通安全対策（R4から補助事業化）

生活道路である市町村道は、法指定のほか学校指定通学路として利用されることも多いが、歩道が未整備であったり、道路幅員が狭いなど、自動車・自転車・歩行者が錯綜する状況が見られ、通学児童・生徒の安全が確保されていない現状が見られる。令和3年度に実施した通学路の緊急合同点検において、市町村道の道路管理者による対策必要箇所は、329箇所確認されており、その内160箇所（49％）は、令和3年度までに対策が完了するものの、令和5年末まで、285箇所（87％）の対策が完了する予定となっている。

引き続き市町村へは、要対策箇所は補助事業での要望を行い速やかに対策を実施するよう指導。

市町村道における要対策箇所（R4.3.31現在）

進捗状況	対策箇所数	単独事業箇所等	交付金事業箇所	個別補助事業箇所
R3完了(R4.3月末)	160	154	6	
R4完了予定	94	88	5	1
R5完了予定	31	23	5	3
R6完了予定	13	5	5	3
R7完了予定	10	2	7	1
R8完了予定	5	1	3	1
R9完了予定	4	1	3	
R10完了予定	3		2	1
R11以降完了予定	7	1	6	
対策内容調整中箇所	2			
合計	329	275	42	10

市町村への聞き取りでは、補助事業として実施予定の箇所は全体で10箇所であったが、令和5年度概算要望における補助事業要望は19箇所となり、補助事業での事業実施が進んでいる。



旭川市の状況



函館市の状況

○冬期間の安全確保

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。

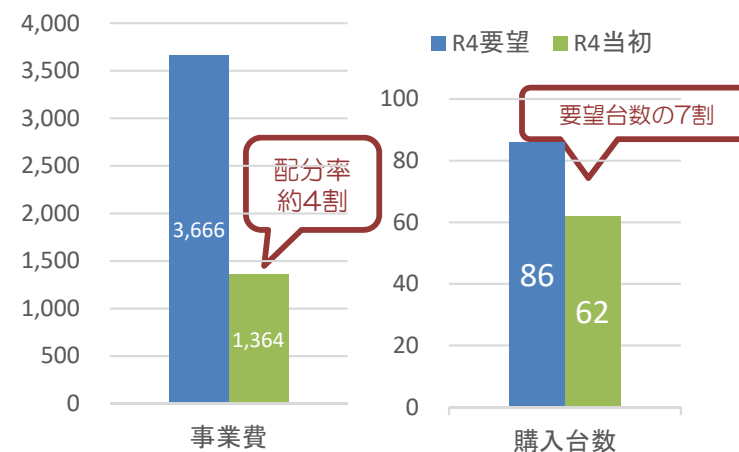
除雪機械：除雪ドーザ
(当別町(平成7年購入))



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



除雪機械更新等台数・事業費(台、百万円)



除雪機械の購入は、全て交付金で賄えるよう、要望順で購入出来るような制度を求める市町村もある状況。

購入金額の不足分は、市町村の単独費を補填

要望台数のうち24台(28%)は購入見送り
↓
予算確保が課題

8. 交付金事業について

交付金事業について

■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	アウटक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
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・被災・老朽化対策や交通安全対策等を推進し、確実な防災・応急対応型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。	道路危険箇所削減率の向上 対策済み箇所数/累計箇所数 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/累計延長 初期値 中間 最終 0% 40% 51%	構造耐震補強 防災系改善 防災対策(落石、地すべり、越流、冠水等) 雪害(防雪対策、路盤改良等) 歩道整備事業(新設、視覚的補強、歩道、自歩道等) ※通学路FG対策箇所を除く 視覚的改良、交差点改良、中央帯、カラー舗装、端部防護、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 交通安全電柱化 ※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・被災・老朽化対策や交通安全対策等を推進し、確実な防災・応急対応型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。
	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、及び路側帯の歩行者対策を推進する。	通学路等の対策箇所における安全度の向上 対策済み延長/累計延長 初期値 中間 最終 21% 62% 79%	通学路FG対策箇所 非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 歩道整備事業(新設、視覚的補強、歩道、自歩道等) ※通学路FG対策箇所を除く 視覚的改良、交差点改良、中央帯、カラー舗装、端部防護、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 交通安全電柱化 ※緊急輸送道路、低コスト手法を除く	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。
	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、確実な防災・応急対応型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。	道路危険箇所削減率の向上 対策済み箇所数/累計箇所数 初期値 中間 最終 0% - 100%	防災系改善 防災対策(落石、地すべり、越流、冠水等) 構造耐震補強 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、確実な防災・応急対応型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。
社会資本整備総合交付金	33	国際競争力強化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・少子高齢化社会の状況の下、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。	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＝事業適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 - 435時間/日	10、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からの最終事業のみ対象	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	暮らしの安全・安心を確保するため、国際競争力強化に資す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、地域の発展に資する道路網や街並み・景観・配線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。
	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	暮らしの安全・安心を確保するため、国際競争力強化に資す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、地域の発展に資する道路網や街並み・景観・配線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。	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＝事業適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 先行環境改善度の向上 対策済み延長/累計延長 初期値 中間 最終 0% 37% 50%	10、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からの最終事業のみ対象 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	暮らしの安全・安心を確保するため、国際競争力強化に資す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、地域の発展に資する道路網や街並み・景観・配線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。
	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。	先行環境改善度の向上 対策済み延長/累計延長 初期値 中間 最終 0% - 93%	バイパス、線形改良、視覚的補強等	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。

【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。

36パッケージの事業要件について(要望留意点より抜粋)

・国土強靱化地域計画に基づく事業であって、国土強靱化地域計画等や道路整備プログラムに事業内容が明記されている事業※2

- i) 重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業
- ii) 災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する対策のうち、早期の効果発現※1が見込める事業

※1: 早期の効果発現とは、3年以内(令和6年度末まで)に供用する事業とする。

⇒特に3年目となる事業は、補正を積極的に活用し、事業完了を目指してください

※2: 道路施設に関する長寿命化修繕計画(個別施設計画(橋梁))が未策定の地方公共団体を除く。(R5年度からの措置)

1要素事業の全体事業費が都道府県・政令市:5億円、市町村:1億円以上を対象とする。

※但し、雪寒法に基づき雪寒指定道路で実施する雪寒事業(除雪は除く)については、上記の規模要件によらず対象とする。

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

個別補助化により計画的かつ集中的な支援が実施されておりますが、その内容は以下の資料のとおりです。

国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画) 令和3年度～令和7年度 道路関係の主な記載内容 国土交通省

IV. 必要施策に係る取組の方向性(所管者としての取組)

以下の取組を進める。なお、進捗状況を定量的に測定するための指標を設定しているが、所管者としての取組のうち、地方公共団体が実施する取組については、設定した指標の目標達成に向けて、国の財政的、技術的支援を通じて地方公共団体の取組を促していくものである。

1. 個別施設計画の策定・充実

- 橋梁の集約・撤去などコスト縮減に関する具体的方針や、コスト縮減や事業効率化などのための新技術等の活用に係る基本方針について、個別施設計画に記載する地方公共団体が令和4年度までに100%となるよう取り組む
- 地方公共団体におけるコスト縮減や事業の効率化につながるよう、橋梁の集約・撤去や新技術等の活用などの短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果について、個別施設計画に記載する地方公共団体が令和7年度までに100%となるよう取り組む

2. 点検・診断／修繕・更新等

- 1巡目の点検の結果、早期に対策を講ずべき施設の修繕等の着手率が令和7年度までに73%となるよう取り組む
- ストックの機能向上を図るため、集約・撤去、機能縮小等の取組に対して道路メンテナンス事業補助制度による支援を行う。施設の集約・撤去、機能縮小等を検討した管理者数割合が令和7年度までに10%となるよう取り組む

3. 予算管理

- 地方公共団体等が実施するインフラメンテナンスの取組に対して、道路メンテナンス事業補助制度による財政的支援を行う

4. 体制の構築

- 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数が令和7年度に10,000人となるよう取り組む

5. 新技術の開発・導入

- コスト縮減や事業効率化のための比較検討など、地方公共団体における新技術等の活用の具体的検討の精度向上のための取組を進めつつ、現場条件等により新技術等の活用がなじまない事業を除き、新技術等を活用する補助事業が令和7年度までに100%となるよう取り組む
- 橋梁・トンネル点検において、新技術の活用を検討した地方公共団体のうち、新技術を活用した地方公共団体の割合が令和7年度までに50%となるよう取り組む
- 道路分野の維持管理において、地方公共団体等職員が新技術を選定する際の参考となるよう、技術の性能値の確認に用いる標準項目をあらかじめ明示し、各技術の性能値をカタログ形式で整理・掲載した点検支援技術性能カタログについて、定期的に更新し、令和7年度までに240技術に拡充する

6. 情報基盤の整備と活用

- 所管するインフラの台帳及び維持管理情報のデータベースの導入が令和7年度までに100%となるよう取り組む

7. 基準類等の充実

- 橋梁の床版やトンネルの覆工などに活用可能な新技術や新材料について、その性能確認等を行う第三者機関を選定し、新技術・新材料の導入に必要な技術基準類の整備を迅速化する

点検後5年以内に修繕着手する必要性については以下の「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、 <u>早期に措置を講ずべき状態</u> 。
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できる。)

①道路橋種別毎に1橋単位とする。

②道路橋が1箇所において上下橋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。

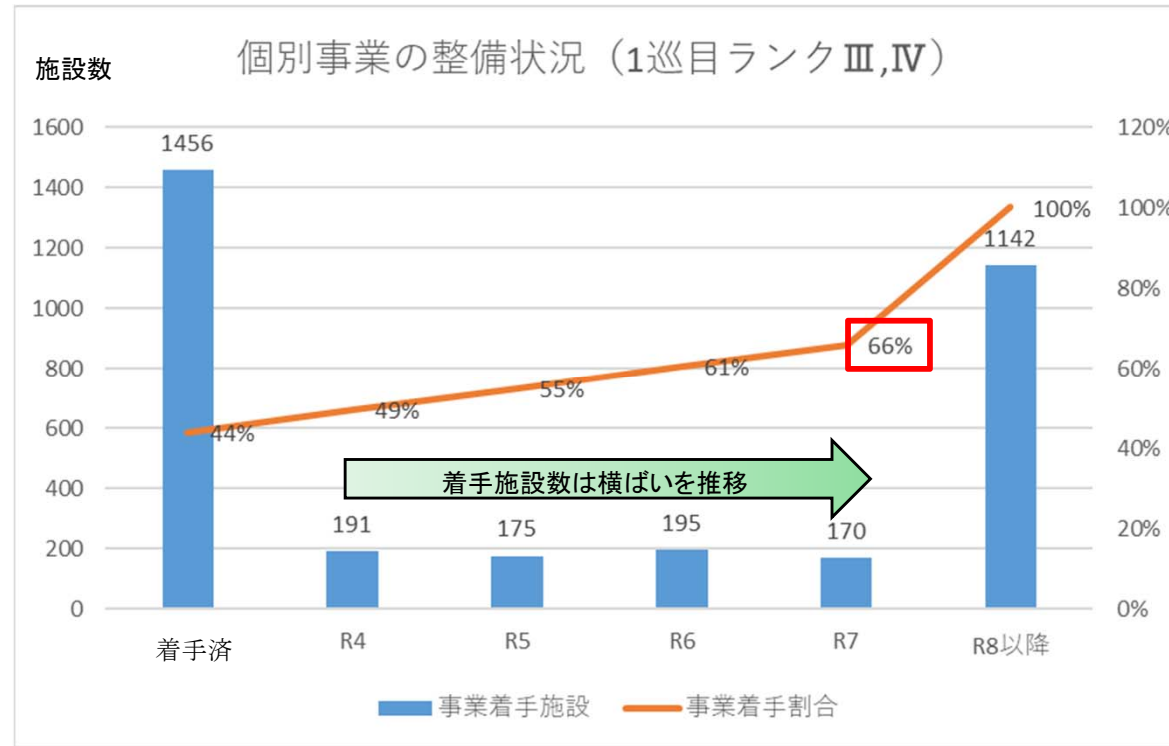
③行政境界に架設されている場合で、当該道路橋の道路管理者が行政境界で各々異なる場合も管理者毎ではなく、1つの道路橋として1橋と取り扱う。(高架橋も同じ)

道路橋点検要領 - 平成31年2月
国土交通省 道路局 P3より

ー 令和3年度 国土交通省 プレスリリースより ー

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7年度迄に判定区分Ⅲ・Ⅳについて計画的な修繕着手が必要であり、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。

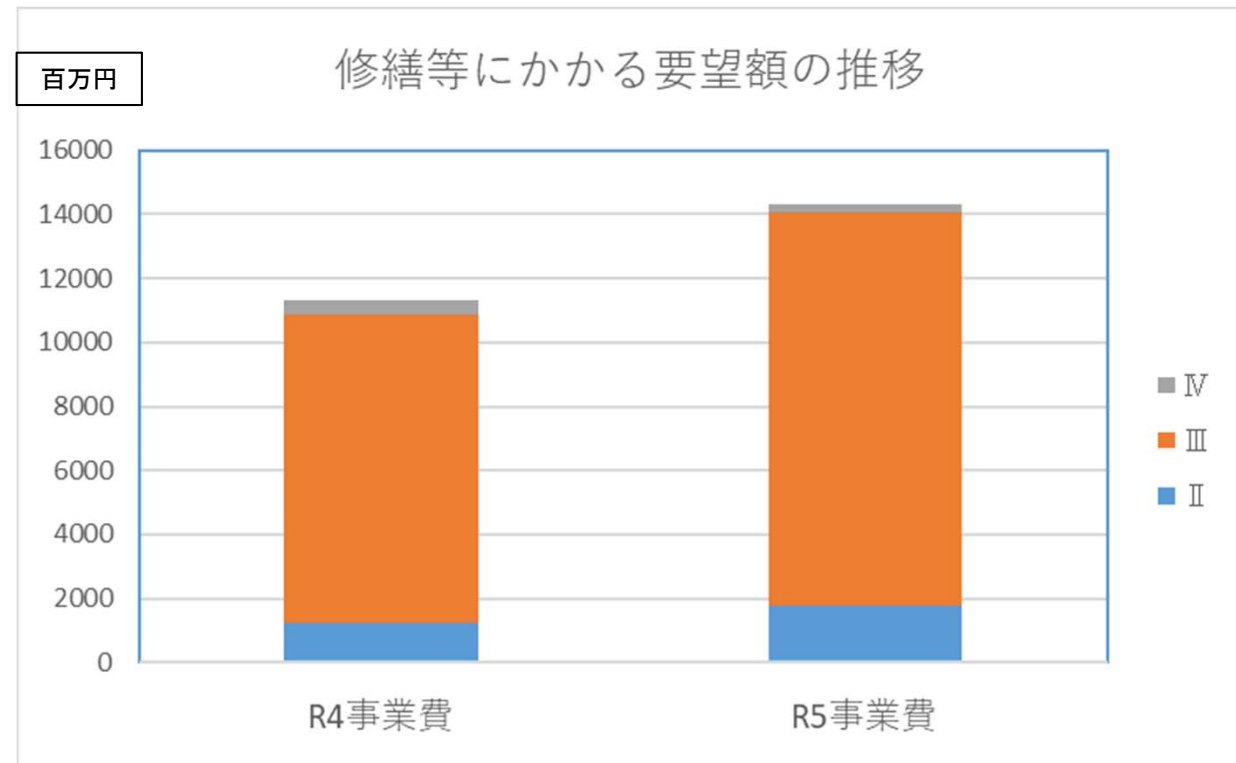
I 個別事業の整備状況



	対策済	R4	R5	R6	R7	R8以降
事業着手施設	1456	191	175	195	170	1142
事業着手割合	44%	49%	55%	61%	66%	100%

- 1巡目点検でランクⅢ,Ⅳの判定がされた橋梁の内、R7年度までに設計着手できる割合は、累計で約66%であり、全体で見ると現段階では目標の73%は届かない状況である。
市町村別では、73%の目標達成見込みは141市町村（79%）、残りの37市町村（12%）は達成できないと回答
⇒ 市町村財政が不足しているため見通しがたたない。
道路メンテナンス事業に充てる予算が決まっているため、年度別の着手施設数は横ばいに推移している。
⇒ 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。）
⇒ 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。

I 個別事業の要求内容



	R4施設数	R5施設数
II	85	100
III	432	502
IV	7	10

- ・ R5概算要望の修繕等の対策に係る事業費の合計は約143億円となり、R4要望額113億円との対前年比は、1.27となっている。R5年度は2巡目点検の最終年度であり、点検の要望額が減となる分、修繕等が推進されている。対前年1以上の要望とはなっているが、Ⅲ・Ⅳの施設に対して「修繕着手率」73%を目指すにあたり、さらなる要望が必要である。
- ・ 市町村のR5年度概算要望では、ランクⅢ,Ⅳの措置が完了し予防保全に移行した市町村が増えているため、ランクⅡの要望施設数も増加している。

道路メンテナンス事業補助制度要綱の改定(R4.3.31)に伴い、以下に示す橋梁について、当該補助事業で単純撤去が可能となりました。（以下、要綱抜粋）

第4 事業要件

「第3 国の補助等」の事業要件は次に定めるものとする。

1 点検を実施し、その診断結果が公表されている構造物であって、地方公共団体が策定する長寿命化修繕計画に基づいて実施される、次のいずれかに該当する事業及び長寿命化修繕計画の策定・更新にかかる事業であること。

- (1) 構造物の性能・機能の維持・回復・強化を図る修繕
- (2) 構造物の架替えや付替えなどにより、性能・機能の維持・回復・強化を図る更新
- (3) 複数の構造物において、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を実施する場合に限る。）
- (4) 横断する道路施設等の安全の確保のために実施する構造物の撤去（改築または修繕と同時に実施する場合に限る。）
- (5) 治水効果の高い橋梁の撤去（河川管理施設等構造令（昭和51年政令第199号）への適合状況や過去の被災歴等により橋梁を撤去した場合の治水効果を確認している場合に限る。）
- (6) 道路メンテナンス事業の実施に必要な点検

なお、上記(1)から(6)に該当する事業の実施に当たっては、新技術等の活用の検討を行い、費用の縮減や事業の効率化などに取り組むこと。

「別紙」記載内容を踏まえ、該当する橋梁がある場合は、単純撤去での要望が可能となります。

道路メンテナンス事業補助制度における橋梁の単純撤去支援 国土交通省

- 道路の老朽化対策においては、構造物の点検結果や利用状況（交通量や交通利便性への影響等）などを踏まえ、地域の合意が得られたものについては、施設の集約・撤去に取り組んでいるところ
- 中長期的な維持管理コストの縮減を図り、持続可能な道路管理の実現に向けた取組をさらに促進するため、治水効果の向上を通じて地域の安全・安心の確保を図る場合には、改築等の実施を伴わない橋梁単体での撤去（単純撤去）を認めるよう制度を拡充

単純撤去の補助要件：要件①に該当する橋梁の撤去事業で、要件②を満たす個別施設計画が策定されていること

要件① 治水効果の高い橋梁の撤去

- 橋梁を撤去した場合の治水効果を確認していること



径間長不足、河積阻害による支障事例



桁下高不足による支障事例

要件② 実効性ある個別施設計画

- 橋梁の集約撤去など「コスト縮減に関する具体的な方針」と「短期的な数値目標とそのコスト縮減効果」が記載されていること(①、②)
- 当該事業が記載されていること(③)

〇〇市 橋梁長寿命化修繕計画 【個別施設計画】

記載内容

.....

①集約撤去などコスト縮減に関する具体的な方針

②撤去に関する

「短期的な数値目標」と「そのコスト縮減効果」

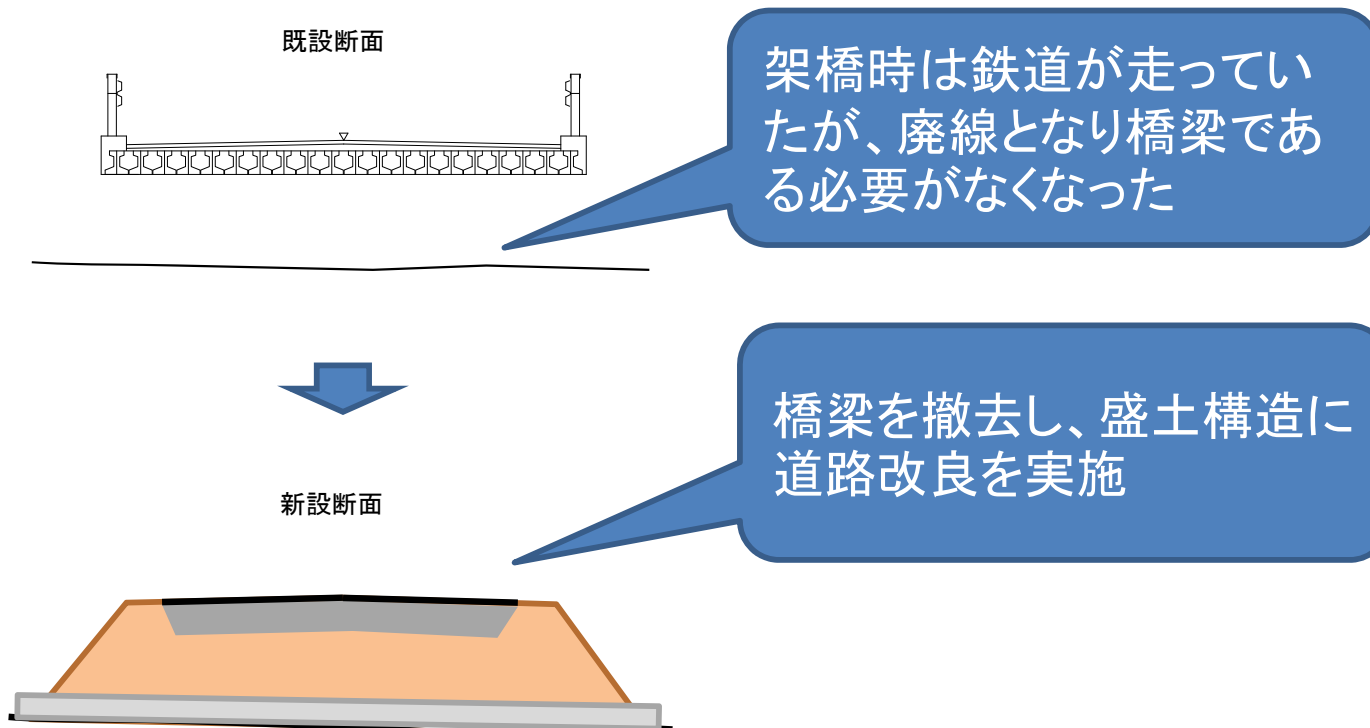
例) RO年までに〇〇橋の橋梁を撤去し、
将来の維持管理コストを〇〇百万円縮減することを目指す

③当該事業の記載

例) 〇〇橋、〇年撤去予定

道路メンテナンス事業補助において、橋梁を撤去し、盛土構造にすることも「更新」として実施可能となりました。

事例) 跨線橋として架橋していたが、鉄道が廃線となり、構造物として維持管理する必要がなくなった場合



○留意事項

- ・老朽化対策であるため、ランクⅢ,Ⅳの施設であること。
- ・「更新」としての要望となるため、LCC比較検討資料が必須となります。
- ・橋梁撤去後の盛土構造への道路改良も補助対象となります。

【地域一括発注】：H26～R3まで88市町村 10,695橋で実施

＜北海道における地域一括発注の状況＞

○平成26年度	3市町村で実施	(100橋)
○平成27年度	16市町村で実施	(448橋)
○平成28年度	73市町村で実施	(2,737橋)
○平成29年度	63市町村で実施	(2,417橋)
○平成30年度	38市町村で実施	(696橋)
○令和元年度	33市町村で実施	(691橋)
○令和 2年度	45市町村で実施	(1,326橋)
○令和 3年度	68市町村で実施	(2,301橋)
○令和 4年度	57市町村で実施	(1,621橋) 予定

【一括発注を活用するメリット】

- ・設計書作成や協議に時間がかからない
(技術職員不足)
- ・跨線橋の場合、協議に時間を要するため
一括発注により協議がスムーズに進む。
- ・診断結果に誤差が生じづらい。

【一括発注を活用していない理由】

- ・職員の技術力確保や技術力向上のため
- ・地元業者への受注機会確保

積極的な活用をお願いします。

【JR北海道へ委託工事】

JR北海道等の鉄道事業者への委託工事等について、協議の遅延や本社対応or保線所、見積もり金額の乖離等でお困りの点がありましたら、地方連絡会議等で申し入れすることも可能となりますのでご相談ください。

【道路メンテナンス事業補助制度における長寿命化修繕計画の記載内容確認】

- 補助要綱附則（令和2年3月31日付け国道国技第152号）
3において「長寿命化修繕計画の策定については、**令和4年度までに行うこととする。**」と経過措置期間が設けられています。
- 令和4年度中**に補助要綱に合致する長寿命化修繕計画を策定していない場合は、**令和5年度以降補助要件を満たさない。**とされています。
- 長寿命化修繕計画の確認者は、道路メンテナンス会議で以下の通り定められています。
北海道・札幌市：北海道開発局（地方整備課）
市町村：北海道（道路課市町村道係）
- 現在、数市町村において、長寿命化修繕計画の確認が完了していない市町村があります。
確認作業において、ほとんどの場合、記載内容の修正等に伴い時間を要する場合もあるため、本要望時期までの確認依頼をお願いしていましたが、改要望等年度末の業務多忙時期となり確認作業に時間を要する場合がありますので、**できるだけ早く確認依頼をお願いします。**
- 注意点：**令和5年度のメンテナンス補助金を交付されたにも関わらず、後の確認で令和4年度中に補助要綱に合致する計画を策定出来なかったことが確認された場合は、国費の返還を求める可能性があります。**
- 短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果について、個別施設計画に記載する地方公共団体が令和7年度までに100%となるよう、国では取り組んでおり、それを記載している場合は、道路メンテナンス事業補助制度における優先的支援の対象となりますが、ごく一部の市町村において、記載されていないため、**記載したい場合は急ぎご連絡ください。**

【橋梁点検等によりランクⅣの橋梁等を確認した場合】

○国土交通省からの事務連絡（平成27年2月18日付け）抜粋

●**判定区分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。）とされた施設について。

- ⇒ 緊急的な措置が必要な状況であることから、通行止め、通行規制等の緊急対応を実施した後、その措置方法を速やかに道路メンテナンス会議事務局に報告してください。
- ⇒ 措置方法については、「緊急修繕」「更新」「撤去」のいずれかより選択するとともに、その実施時期を明確にしてください。
なお、措置方法の選定が困難な場合は、メンテナンス会議事務局へご相談ください。
報告内容については、取りまとめて公表する予定です。

※上記事務連絡の通り、Ⅳ判定が確定した段階で、通行規制等の措置をとった後、その状況を振興局や道路メンテナンス会議事務局である、道庁道路課市町村道係へその都度、速やかに報告願います。
報告に遅れが無いように、橋梁等の点検コンサルタントにも依頼をお願いします。
（北海道建設技術センターによる一括発注業務は、Ⅳ判定が確定した場合、センターからもⅣ判定の報告を道庁に上げてもらうことになりましたが、各市町村からも遅延無く報告願います。）

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っており、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(スムーズ横断歩道※)の設置



対策前



対策後

※横断歩道部の盛り上げ(ハンプ) → 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

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

○ 次期計画候補区間リスト(市町村道抜粋)【8期候補予定箇所】

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。

※該当路線の内、ニセコ町の路線で変更を予定している。(無電柱化協議会(事務レベル会議で検討中))

○ 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。

道路事業等に伴う2年前通知

□ 無電柱化の推進に関する法律 第12条

道路事業や市街地開発事業等が実施される場合には、**電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにする。**

□ 道路法施行規則 (平成31年4月1日改正)

道路事業や市街地開発事業等の実施に際し、**技術上困難と認められる場所以外**は新たな電柱設置を禁止。

□ 無電柱化に向けた対応手順

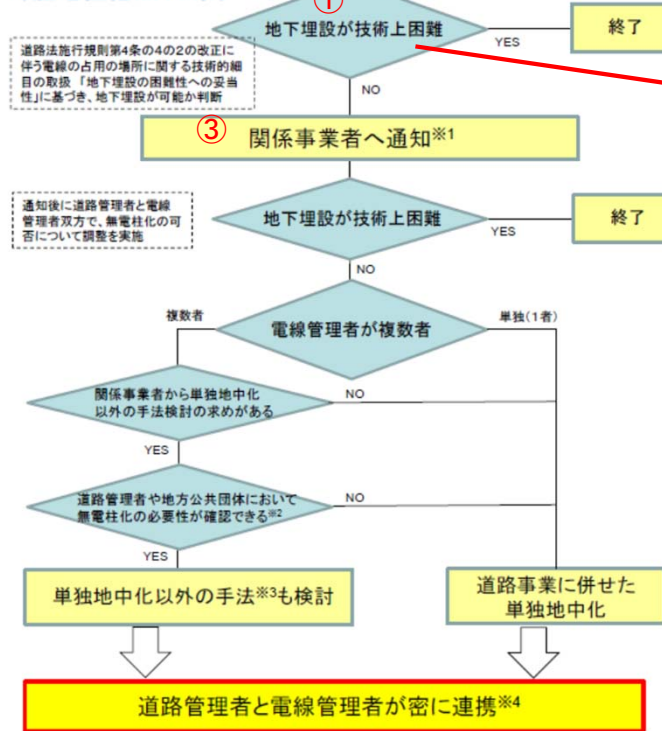
① 事業の内容から電線類の地下埋設について、道路管理者が電線管理者へ事前に相談等を行い総合的に判断する。

② 道路管理者、電線管理者により技術上可能と判断した場合各(総合)振興局を通じ、本庁(都市環境課・道路課)へ報告し、本庁より回答を貰う。

③ 本庁からの回答後、電線管理者管轄事業所へ通知を行う。
(2年前通知)
R4着手工事はR1までに通知が基本

④ 電線管理者本社へ管轄事務所から報告があり、本庁からも市町村からの報告を共有する。

道路事業に併せた無電柱化の推進フロー(案) (無電柱化法12条)

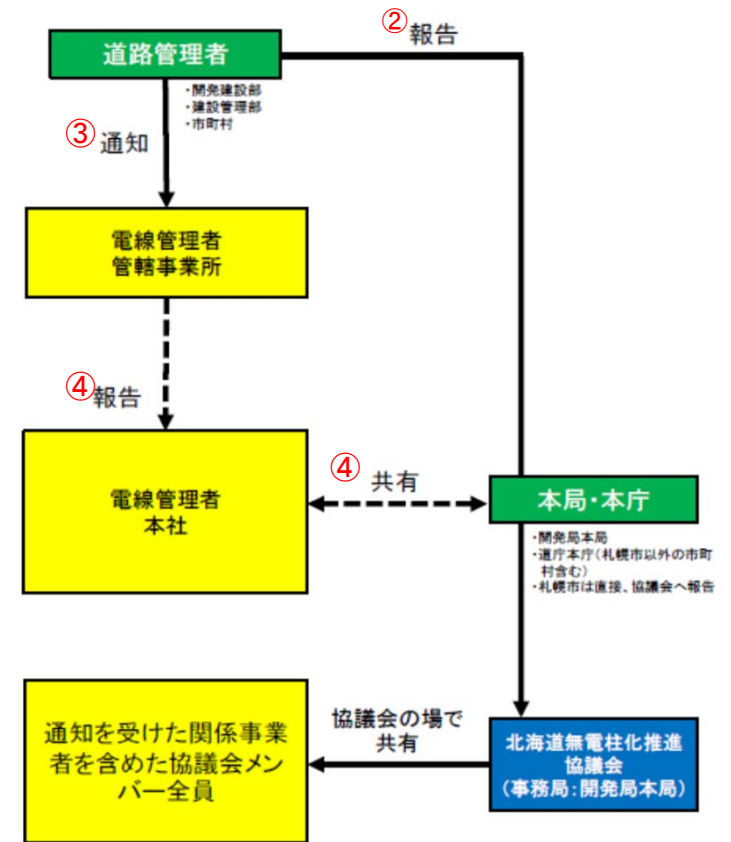


① 技術上困難と認められる場所

- ・掘削の深さが浅い箇所
 - ・延長が無電柱化するには短い箇所
 - ・工事着手の2年前までに通知されていない箇所
(電線管理者の予算の確保、設計等の準備期間)
 - ・構造その他の事情に照らし技術上困難と認められる場所
(道路の幅員が著しく狭い、既設埋設占有物件が多数など)
- ※上記の観点から道路管理者、電線管理者により判断し、通知対象事業を決定する。

関係事業者へ通知・関係事業者との調整イメージ

【通知のフロー】



□ 2年前通知は慎重に。

電線管理者への2年前通知を行うと、道路事業に併せた無電柱化に係わるリストに記載され、本庁及び電線管理者の間で④共有されるため、事前に電線管理者と技術上の判断を的確に行い、事業化が明確となつてから、行うことが必要。

電柱の増加要因を踏まえた新設電柱の抑制に向けた対応方策

令和4年4月20日
記者発表

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

総務省、経済産業省同時発表

国土交通省 道路局 環境安全・防災課
国土交通省 都市局 街路交通施設課

令和4年4月20日

Press Release

電柱の増加要因を踏まえた新設電柱の抑制に向けた対応方策について

令和3年5月に策定した無電柱化推進計画(国土交通大臣決定、計画期間:令和3～7年度)では、「新設電柱を増やさない」を取り組み姿勢の1つに掲げております。

これを受けて、令和3年度、関係省庁(国土交通省、資源エネルギー庁、総務省)が連携して新設電柱の増加要因を調査・分析を行い、その結果を踏まえた対応方策を検討してきました。

このたび、関係省庁連絡会議で対応方策をとりまとめたのでお知らせします。

これまで、国土交通省では、関係省庁と連携して無電柱化の取り組みを進めてきました。しかし、全国には依然として約3,600万本の電柱が存在し、毎年数万本単位で増え続けている状況にあります。そこで、新設電柱の増加要因の調査・分析を行い、その結果を踏まえた対応方策を関係省庁が連携して検討してきました。

新設電柱の調査は、資源エネルギー庁、総務省、国土交通省道路局、都市局と連携し、令和3年4月より実施してきました。【調査結果の概要:別紙1】

令和3年4月から12月までの調査結果をもとに、電柱が新設されるケースを類型化し、ケースごとに対応方策を立案しました。【対応方策の詳細:別紙2】

今後は、関係省庁が連携して対応方策を推進し、新設電柱の抑制に取り組んでまいります。

別紙1:新設電柱の調査結果概要(R3年4月～12月)
別紙2:分析結果を踏まえた対応方策(R4年4月関係省庁連絡会議)
別紙3:無電柱化推進計画(R3年5月策定)概要

【問い合わせ先】
国土交通省 道路局 環境安全・防災課 課長補佐 荒谷(内線38272)
Tel:03-5253-8111(代表) 03-5253-8495(直通)
国土交通省 都市局 街路交通施設課 企画専門官 神山(内線32862)
Tel:03-5253-8111(代表) 03-5253-8415(直通)

分析結果を踏まえた要因と対応方策

別紙2

令和4年4月 関係省庁連絡会議

電柱新設のケース	電柱新設の要因	対応方策
ケース① 一定規模の住宅建設等(市街地開発事業等)に伴う供給申込(約10千本)	・引込線の位置が確定できない効率的な配線計画が策定できず、工期の長期化・高コスト化の要因となり、電柱が選択される。 ・現状では関係約款等により要請者負担となるが、上記理由から要請するインセンティブがない。	【①-1:施工法の効率化】 (1)上下水道と同時期に予め電力管路を設置する新たな施工法を検討【電力】 【①-2:無電柱化に係るコストの削減】 (1)ケーブル、機器等の標準化と共同調達によるコスト削減【電力】 (2)側溝や小型ボックスの活用等低コスト手法の普及拡大【電力・通信、道路、都市】
ケース② 市街地開発事業等に伴う電柱新設(約2.4千本)	・地区内道路の多くが電線共同溝法の指定を受けない生活道路であり、関係約款等により全額要請者負担とされることから、施行者等の負担が過大となりインセンティブがない。 ・歩道がなく幅員の狭い生活道路における低コストで敷設可能な工法が普及されていない。 ・引込線の位置が確定できない効率的な配線計画が策定できず、工期の長期化・高コスト化の要因となる。 ・関係者が多く、設計や工事費調整に時間を要する。 ・管路の管理者が決まらずに建柱となる場合がある。 ・許可・指導する自治体職員の知見が十分ではないケースも見られる。	【②-1:費用負担の見直し】 (1)電線共同溝法の指定を受けた地区内の幹線道路の無電柱化について、R3年度に補助対象を拡充【都市】 (2)電線共同溝法の指定道路以外でも、一般送配電事業者が費用を一部負担するよう低送供給等約款を改定【電力】 とともに、施行者等負担分についてR4年度に新たな支援制度を創設【都市】 【②-2:施工法の効率化】 (1)無電柱化のスピードアップに向けた一体的な設計・施工の実施拡大【電力・通信、道路、都市】 【②-3:普及啓発】 (1)自治体職員に向けたガイドラインの作成等(取組事例の横展開を含む)【道路、都市】
ケース③ 既存の配電網から離れた住宅や施設への供給ルートの新設(約2.5千本)	・配電線の距離が長く、倒木等による停電リスクがあるが、低コストの電柱新設が選択される。	【③:優先度に応じた対応】 (1)レジリエンスの観点から重要なルートについて、低コスト化手法を活用しながら無電柱化を実施【電力・通信】
ケース④ 再エネ発電所の建設に伴う電柱新設(約10千本)	・高圧と比べ低圧の方が保安規制等が少なく、備えどで発電設備を分割する事業者が存在。分割された発電設備に応じて必要以上に電柱が増加。	【④:太陽光発電の分割抑制】 (1)保安規制の順守徹底と不要な電柱増加を防ぐため、太陽光発電など発電設備の分割規制を強化【電力】
ケース⑤ 緊急輸送道路及び沿道民地への電柱の新設(約1.1千本)(注)	・工期の短さや低コストの観点から、緊急輸送道路で新設電柱の占用制限措置が導入されていない道路に電柱が新設。 ・緊急輸送道路の沿道民地に電柱が新設。	【⑤:緊急輸送道路の被害拡大防止】 (1)緊急輸送道路全線において新設電柱の占用制限措置を行うため、整備局等より市町村へ措置の導入を促す。【道路】 (2)沿道民地において届出対象区域の導入を図る(直轄国道から優先的に導入)。【道路】
ケース⑥ 供用後1年以内の道路に電柱新設(約0.1千本)(注)	・無電柱化法第12条による同時整備に向けた関係者間調整が不十分 ・道路整備の機に施設が建設され、工期の短さや低コストの観点から電柱新設が選択される。	【⑥:道路整備時の無電柱化】 (1)同時整備の課題把握、自治体へ意欲の徹底を促す【道路、都市】 (2)郊外の緊急輸送道路等について、道路整備と同時に管路等を埋設する整備を推進する。【電力・通信、道路、都市】

新設電柱への対応

供給申込

再エネ

道路

関係省庁(総務省、資源エネルギー庁)と連携してとりまとめた「電柱の増加要因を踏まえた新設電柱の抑制に向けた対応方策」において、
緊急輸送道路全線において新設電柱の占用制限措置を行うため、整備局等より市町村へ措置の導入を促す
とされている。

緊急輸送道路における電柱による占用の禁止に関する通知

○緊急輸送道路における電柱による占用を禁止する措置については、これまでに以下の通知等により適切な対応をお願いしてきたところ。

【これまでに発出した通知等】

H27.12.25 道路法第37条の改正に伴う道路の占用禁止又は制限に係る取扱いについて

⇒ 道路法等の一部を改正する法律（平成25年法律第30号）により、道路管理者は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認められる場合において、区域を指定して道路の占用を禁止し、又は制限することができるようになった。このため、緊急輸送道路における具体の運用方法を定めたもの

H27.12.25 「道路法第37条の改正に伴う道路の占用禁止又は制限に係る取扱いについて」の運用と解説について

⇒ 「道路法第37条の改正に伴う道路の占用禁止又は制限に係る取扱いについて」の事務処理に当たっての運用と解説を定めたもの

H28.1.8 緊急輸送道路における電柱による占用の禁止に当たっての警察署長協議の様式等について

⇒ 緊急輸送道路における電柱による占用の禁止の取扱いに関して、道路法第37条第2項に基づく警察署長協議の様式等を定めたもの

H28.2.26 緊急輸送道路における電柱による占用の禁止の運用ガイドラインについて

⇒ 「道路法第37条の改正に伴う道路の占用禁止又は制限に係る取扱いについて」の運用ガイドラインを定めたもの

H31.4.1 電柱による道路の占用の禁止に関する運用方針について

⇒ 道路法第37条第1項に基づく電柱による道路の占用の禁止の取扱いについて、関係省庁及び関係事業者と調整の上、運用指針をまとめたもの。

R4.6.9 緊急輸送道路における電柱による占用の禁止について

⇒ 緊急輸送道路の一部区間においては未だ占用制限措置が導入されていないことから、積極的に占用制限措置が導入されるよう再度通知を行ったもの。

○令和4年度における占用制限措置の対応スケジュール(予定)

[illegible]

1 1. 除雪事業について

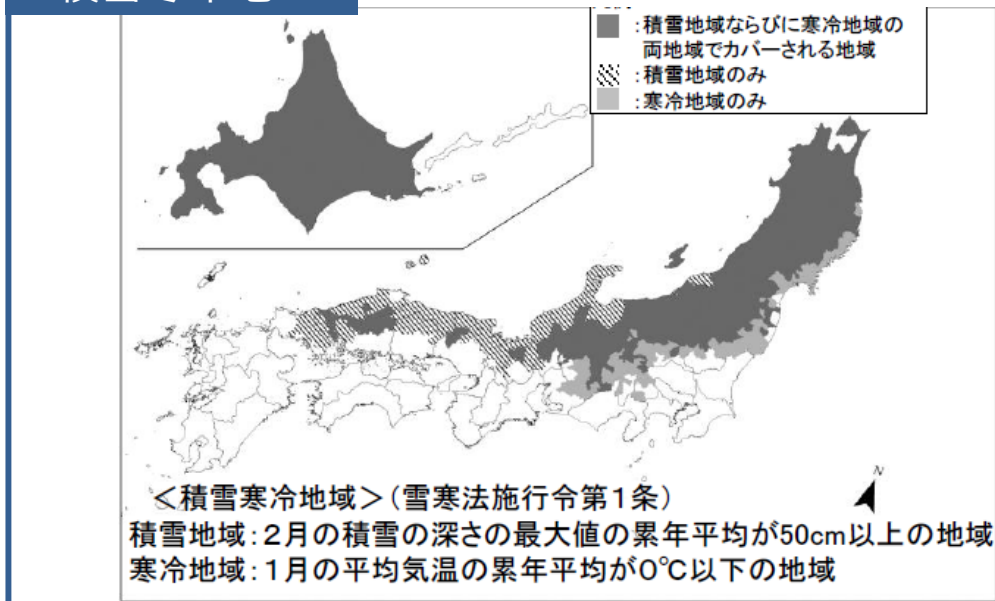
市町村道の除雪

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



国費率

除雪事業 — — — 2 / 3
除雪機械 — — — 2 / 3

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



道路の運搬排雪



防雪事業
（スノーシェッド）

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 3 年度を含め、昭和 5 2 年度以降 1 5 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		
道府県管理道路	補助国道	雪寒地域道路事業費補助	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	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）
	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。

1 2. R 4 前倒し執行可能額調査 (補正予算) について

【市町村道事業におけるR4前倒し執行可能額調査(補正予算)】

<1. R4補正のスケジュール>

○R4追加執行可能額調査:令和4年10月上旬
○R4補正内定通知:12月2日

<2. R4補正予算の執行の条件>

○R4年度の予算であるため、執行は**年度内に入札や契約することが原則**。(用地補償等は年度内契約が原則)
○R4補正予算は、**R4年度に繰越して執行することが可能**。(R5年度への繰越は不可)

【R4補正予算スケジュール】

※R5への繰越は不可

名称	細目	令和4年度							令和5年度										
		10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
R4前倒し執行可能額調査	10月上旬	○上旬																	
補正予算の内定通知	12月2日付け			○2日															
補正予算の繰越手続き	12月下旬			○下旬															
補正工事・委託発注	令和5年度2月以降可能																		
補正工事・委託実施工期	工期末は令和6年3月末まで																		
補正の用地補償契約	令和5年度2月以降可能																		
補正の用地補償完了時期	完了末は令和6年3月末まで																		

<3. R4補正の充当状況>

○補助事業:道路メンテナンス補助事業と交通安全補助(地区内連携)で**96%の充当率**。(道路メンテナンス補助事業で、点検と計画策定が配分無し。)
○交付金事業:防災・安全交付金:P32(非重点)で**69%**、P36(重点)で**99%**と高配当
社会資本整備総合交付金:P34(非重点)で**15%**と低調

※**当初予算の低い充当率を補うことから、次年度以降も補助事業(特に判定区分Ⅲ及びⅣの修繕事業)及び交付金事業の要望が肝要**です。

<4. 補正予算のメリット>

○2月又は3月の発注により、本工事や委託業務において、適期施工(作業)が可能。(早期の発注により、冬期経費の削減等も図れる。)

【市町村道事業におけるR4前倒し執行可能額調査(補正予算)】

<5. 交付金事業の予算要望の一例>

1) 当初予算での要望例

- 100百万円の事業費の要望
過疎地域の場合
市町村の実質負担:12百万円
国費+交付税措置:88百万円

交付金事業 (6.0~7.0/10)

(道路事業)事業費100百万円

- ・防災・安全交付金
- ・社会資本整備総合交付金

【過疎債】の場合

補助部分(60%)		自治体単独部分(40%)	
国庫補助金		過疎債	
60百万円		28百万円 (交付税措置)	12百万円 本来分
国庫補助+交付税措置分=88%		※過疎債の70%を交付税措置	

国庫補助金:60百万円
交付税措置:28百万円
本来分:12百万円

2) 当初予算で充当率40%の場合

- 事業費が40百万円へ減少
未配分60百万円は次年度事業か
単独費による執行が必要。
事業の進捗遅れが発生する。

交付金事業 (6.0~7.0/10)

(道路事業)※充当率40%の場合

- ・防災・安全交付金
- ・社会資本整備総合交付金

充当率40%			未配分部分 (60%)
補助部分(24%)	自治体単独部分 (16%)		
国庫補助金	過疎債		単独費等又は次年度事業
24百万円	11百万円 (交付税措置)	5百万円 本来分	60百万円

国庫補助金:24百万円
交付税措置:11百万円
本来分:5百万円
単独費等:60百万円

3) 補正予算の活用

- 未配分60百万円は補正予算で要望
R3補正予算時は充当率100%。
市町村の実質負担:17百万円
国費+交付税措置:83百万円
補正予算の活用で、当初予算と同額の国費を確保することが可能。

交付金事業 (6.0~7.0/10)

(道路事業)※充当率40%の場合

- ・防災・安全交付金
- ・社会資本整備総合交付金

充当率40%			補正予算の活用(60%)	
補助部分(24%)	自治体単独部分(16%)		国庫補助金	補正債
国庫補助金	過疎債		国庫補助金	補正債
24百万円	11百万円 (交付税措置)	5百万円 本来分	36百万円	12百万円 (交付税措置) 12百万円 本来分

※補正債の50%を交付税措置

国庫補助金:60百万円
交付税措置:23百万円
本来分:17百万円

【補正予算】活用の場合※充当率100%の場合

<6. 補正予算の準備>

- 補正予算は、毎年前倒し執行の可能額調査などの名称で、聞き取りあるため、当初予算の査定された事業費については、補正予算で要望するよう
財政部局と協議・調整を早い段階から行い、調査依頼が来たら、すぐ回答できるよう準備をお願いします。

<7. まとめ>

- 補正予算は充当率が高く、補助事業の進捗や交付金事業の低充当率を補うためにも、積極的に活用することが必要。

【参考：R4前倒し執行可能額調査での要望状況】

<1. 補助事業(開発予算枠)>

- 道路メンテナンス補助事業：11市町村(札幌市を除く178市町村の内、約6%)
- 通学路補助事業：2市町村(札幌市を除く178市町村の内、約1%)

<2. 防災・安全交付金事業(全国枠)>

- P38(重点計画)：0市町村
- P36(重点計画)：7市町村(札幌市を除く178市町村の内、約4%)
- P32(非重点計画)：7市町村(札幌市を除く178市町村の内、約4%)

<3. 社会資本整備総合交付金(全国枠)>

- P34(非重点計画)：9市町村(札幌市を除く178市町村の内、約5%)

※全道178市町村の内、約17%の31市町村より補正予算の要望が寄せられている状況。

<4. 市町村道事業に関する各種要望(期成会要望等)>

○例年、各期成会等(20を超える地域や団体)より、市町村道事業に伴う要望を受けており、その主な要望は以下の通り。

- 1)補助事業や交付金事業の予算措置
- 2)市町村への技術的支援

○要望事項の内、1)補助事業や交付金事業の予算措置については、北海道開発局へのヒアリング時などに伝えております。

※ 期成会等の要望で多くの地域や団体より、補助事業や交付金事業の予算措置が求められています。

補助事業は当初予算で、9割を超えほぼ満額に近い充当率となっていますが、交付金事業においては、工種によって3割～4割の充当率と低いため、当初予算で、国費の確保が出来ないため、R4前倒し執行可能額調査(補正予算の調査)での要望を積極的にお願います。

【当初予算】 交付金の充当率が低い。



【期成会等要望】 予算措置を要望！

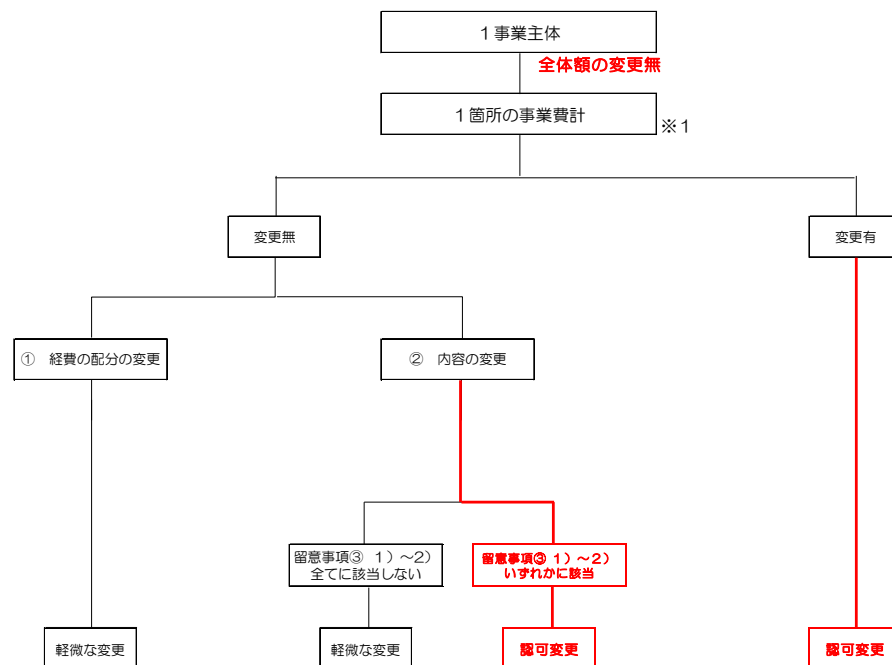


**【補正予算】 当初予算の査定分を
補正予算で要望！**

1 3. 事業調整と不用額対策

○補助事業における認可変更について

○フロー図



※1 1箇所の取扱い

- 1) 道路メンテナンス事業：1事業主体個別施設計画毎を1箇所とする。
- 2) 交通安全対策（地区内連携）：1事業主体1地区1箇所とする。
- 3) 無電柱補助：1事業主体1計画毎とする。
- 4) 交通安全対策（通学路緊急対策）：1事業主体1計画1箇所とする。
（橋梁・トンネル・道路附属物・交安等の箇所への流用は認可変更となる。）

○留意事項

- ① 事業主体間の流用については原則認めない。
- ② 経費の配分の変更（「軽微な変更」）
- ③ 内容の変更

■道路メンテナンスで下記に該当する場合は、認可変更となる。

- 1) 内示で配分されていない路線又は、施設を増やす場合。（工事）
- 2) 内示で配分のあった路線又は、施設を全く実施しない場合。（工事・委託全て）
（点検・計画策定は工事ではないため、点検橋梁数が変更となっても認可変更にならない。）
（次年度以降に予定している優先度の高い新たな施設の設計前倒しは認可変更にならない。）
（修繕から更新への変更は認可変更にならない。なお、変更内容の事前協議が必要。）

■交通安全対策（通学路緊急対策）の実施で下記に該当する場合は、認可変更となる。

- 1) 内示で配分されていない要素事業を新設する場合、又は配分された要素事業を廃止する場合。

軽変により実施可能なケース

- ・内示で配分されていない新たな施設の設計をする場合
- ・内示で配分のあった施設の費目間の流用
- ・内示で配分のあった施設間の流用（全く実施しなくなる場合を除く）

その他留意点

- ・市町村間の流用については原則できないため、不用額を出さないよう予算執行してください。
- ・認可変更となる場合は、交付決定日まで変更分の予算執行することができません。
- ・修繕から更新への変更は認可変更の対象外となりましたが、LCC比較検討資料と様式5を整理した上で事前協議が必要となります。

○補助（通学路緊急対策）の予算流用について

軽微な変更

費目間の経費の流用で交付決定単位ごとの交付決定額に変更を生じないもの

※通学路緊急対策推進計画（交通安全対策補助（通学路緊急対策）の交付を受けて通学路の交通安全対策を推進するために定められた計画をいう。）の内容の著しい変更を伴う場合は、変更交付申請が必要

令和○年度 箇所表（案）

都道府県（政令市）名：○○県

（単位：百万円）

事業主体	事業名（箇所）	事業費	国費	備考
○○県 交付決定単位	○○県通学路緊急対策推進計画事業 都道府県内の市町村（政令市除く）ごとの整備計画を一括りにしたものを 都道府県整備計画とみなす	100	55	別紙で要素事業の一覧表を添付予定
○○市 交付決定単位	○○県○○市通学路緊急対策推進計画事業	100	55	同上
△△市	○○県△△市通学路緊急対策推進計画事業	100	55	同上
□□町	○○県□□町通学路緊急対策推進計画事業	100	55	同上

・内容の著しい変更を伴う場合を除き、交付決定単位（事業主体毎）内の予算流用については、軽微な変更で実施可能です。

・道路事業⇔街路事業間での流用はできません。

・交付決定単位での交付決定額の変更（増額・減額）については、全体での調整は行いませんので、不用額が出ないように努めてください。やむを得ない場合は個別にお問い合わせください。

○認可変更（補助事業）

令和4年度 第2回認可変更の状況

複数の市町村から、減額要望及び増額要望も寄せられており、裏負担の確保が可能な場合不用額とならないように流用を実施いたしました。

【不用額対策方法】

- ・繰越を行う。（R4予算→R5予算へ）
- ・次年度予定事業を前倒し発注する。（工事・設計・点検等）
- ・発注時期の調整。（複数の事業がある場合、1本だけ発注時期を遅らせ調整する。）
- ・設計変更で増額が可能となる内容を再確認し、設計変更を行い執行する。

【不用額の理由】

- ・材料の調達に時間を要している。→繰越にて対応可能。
- ・積算の結果、想定より低額で発注が可能。→予算要望時に積算するなど精度の向上。
- ・入札差金（執行残）が発生したため。→入札差金は必ず発生するため理由にならない。
入札差金も考慮した予算要望が必要。

※不用額が発生した場合、国土交通省はどこの都道府県、市町村がどれだけ不用額を出しているか把握している。

○交付金事業における事業調整について

変更申請の考え方

1市町村において、同一パッケージの合計事業費に増減があった場合、パッケージ内全ての要素事業が変更申請の対象となります。

※上記以外の同一パッケージ内の要素事業間の流用や費目間の流用については軽微な変更により執行可能です。

留意点

- ・重点パッケージ(36P・38P)については、全体的に要素事業数が少なく、増額要望に対して減額要望が多い傾向にあります。積極的な事業促進等により不用額の縮減に努めてください。(受け入れ可能な市町村がなければ、減額できません。)

- ・特に36Pについては、対象事業要件として「早期の効果発現(3年以内)が見込める事業」と明記されており、3年以内に事業完了しなければなりませんので、積極的な事業促進が必要となります。

- ・32Pについては、減額要望に対して増額要望の要望額・要素事業数が多いため、1要素事業あたりの配分額も少額となっています。

- ・不用額を出さないよう、繰越制度の活用を積極的行ってください。

○令和4年度のスケジュールについて

認可変更及び事業調整のスケジュールについて

補助事業においては認可変更を2回

交付金事業においては事業調整を3回 を予定しています。

※交通安全補助(通学路緊急対策)における予算流用の詳細については改めてお知らせいたします。

認可変更(補助事業)

1回目 実施通知(6月下旬) ⇒ 交付決定(8月下旬)

2回目 実施通知(10月下旬) ⇒ 交付決定(12月中旬)

※全体としては上記の2回を予定していますが、**緊急性がありやむを得ない場合は随時相談を受け付けております**ので、個別にお問い合わせ願います。

事業調整(交付金事業)

1回目 実施通知(7月中旬) ⇒ 交付決定(9月下旬)

2回目 実施通知(9月上旬) ⇒ 交付決定(11月上旬)

3回目 実施通知(11月中旬) ⇒ 交付決定(1月下旬)

14. その他情報提供

○公共施設等適正管理推進事業債（長寿命化事業）の概要（道路事業）

【制度概要】

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に実施される地方単独事業について、地方財政措置を講じるもの。

【対象となる道路事業】

インフラ長寿命化計画等を踏まえて、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以下の事業。

- 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）を含む
- ②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、カルバート（大型を除く）等）
- 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、土留め工等）



<舗装のオーバーレイ>



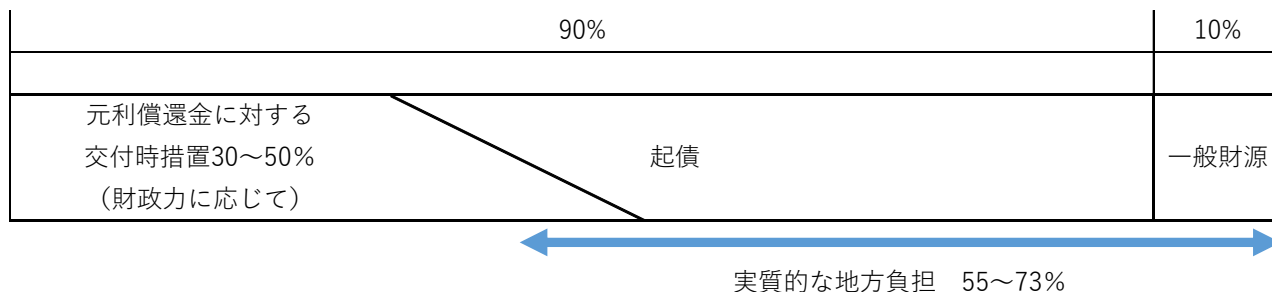
<防護柵の取替>



<落石防止柵の取替>

【地方財政措置】

元利償還金に対する交付税措置率30～50%（財政力に応じて）



※事業費は、一体的に実施する補助事業等と概ね同程度まで

○緊急自然災害防止対策事業債（緊自債）

○対象施設

- ・市町村道のうち、地方公共団体において災害の発生を予防し、又は災害の拡大を防止するため、特に緊急に実施する必要がある地域内の道路

○対象事業（老朽化対策が理由では対象となりません）

- ・災害の発生を予防し、又は災害の拡大を防止することを目的として、地方公共団体が策定する緊急自然災害防止対策事業計画に基づき、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」と連携して実施される以下の地方単独事業（期間：令和3年度から令和7年度）

①道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

（例：落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工、土留工等）

②道路施設（小規模構造物等）の予防保全のための対策

（例：防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁等の対策、舗装の表層に係る対策等）

③渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策

（例：橋梁・道路の洗掘・流失対策）

④道路における無停電設備等に関する対策

（例：機械設備の整備、道路照明のLED化等）

⑤大雪時の車両滞留危険箇所に関する対策

（例：防雪施設、消融雪施設、除雪機械等の整備等）

○財政処置

- ・充当率100% 元利償還金に対する交付税措置率70%

補助（交付税措置）部分(70%)	自治体負担部分(30%)
緊急自然災害防止対策事業債	
(100%)	
70% (交付税措置)	30%

※交付税措置率70%

※昨年度は年5回の募集がありましたが、全国的な予算が絡んでくるため、募集回数や時期については不明です。

ゾーン30プラスの検討

・ゾーン30プラスとは

ゾーン30(警察による最高速度30km/hの区間規制)

+

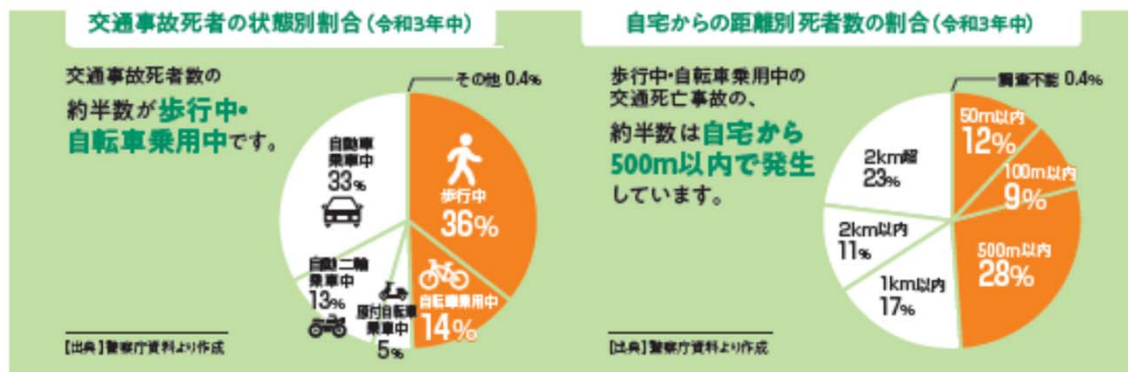
物理的デバイス(例:ハンプ、スムーズ横断歩道など)

生活道路における交通安全の向上を図り、
人優先の安全・安心な通行空間を整備



※看板や路面標示はより安全を意識したデザイン

・ゾーン30プラスの必要性



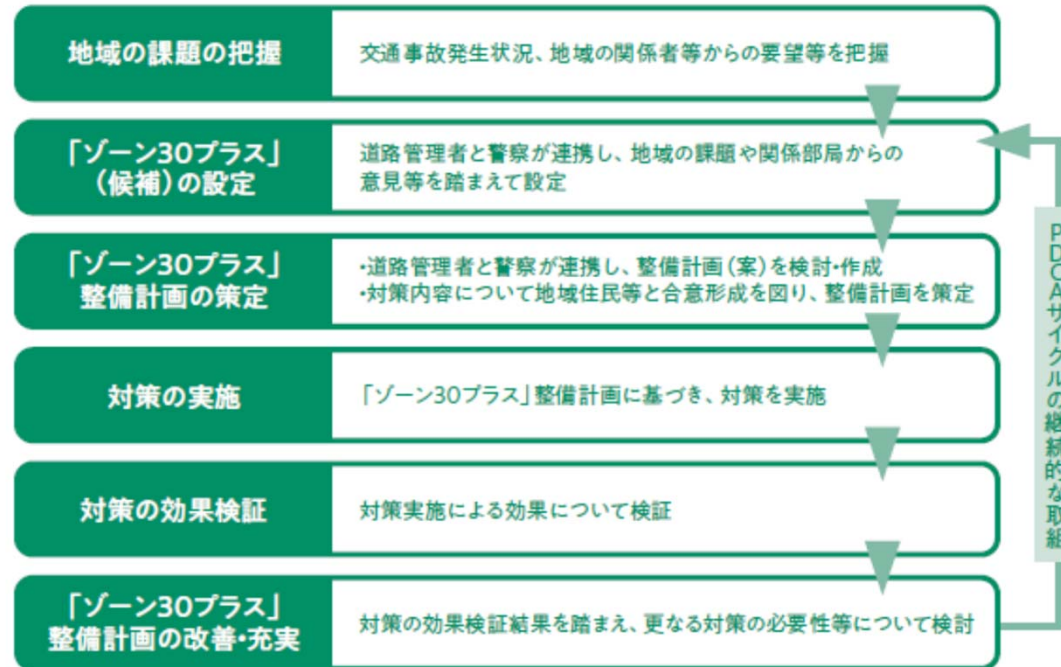
※日本の生活道路における対策は諸外国と比較して遅れている現状。



可搬式ハンプを実際に設置し、実証実験を行った時の写真になります。

国(開発局)では、可搬式のハンプの貸出し等を行っておりますので随時ご相談ください。

「ゾーン30プラス」の取組フロー (道路管理者・警察)



道路管理者による物理的デバイス設置

進入抑制対策



ライジングボラード
ポールを昇降させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を抑制する構造物です。



狭さく
車道の通行部分を局所的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。

速度抑制対策



ハンプ
路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。



シケイン(クランク型)
一定区間の道路を直線的に屈曲させ、車両の速度を抑制する構造物です。



スムーズ横断歩道
車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物です。



シケイン(スラローム型)
一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。

- ◆ ゾーン30プラスの整備や計画を新規で考えている場合は、随时ご相談ください。
- ◆ 現在、ゾーン30プラスとして登録しない地区がありますが、改めて現在の対策で問題が無いか等、確認する取組を継続的に続けていくため整備計画の登録をお願いします。

最後に・・・

END