情報提供　資料

４．説明項目

① i-Construction を推進する UAV を用いた測量について【国土地理院】: P1

② 地名等の英語表記ルールと外国人向け地図記号を決定【国土地理院】: P2

５．資料配付項目

① 国土地理院の最近の取組【国土地理院】: P5～

② PPP/PFI 手法の開発・普及等を図る地域プラットフォームについて
【総合政策局　官民連携政策課】: P13～

③ 「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画」策定の推進について
【航空局安全部空港安全・保安対策課】: P15～

④ 「無電柱化に関する最近の取組について」【道路局　環境安全課】: P18～

⑤ 暮らしの中の安全・安心（リーフレット）
【道路局　環境安全課　道路交通安全対策室】: P26～

⑥ 道路協力団体制度について【道路局　環境安全課　道路環境調査室】: P32

⑦ 高速道路における逆走対策について【道路局　高速道路課　有料道路調整室】: P33～

⑧ 執行通達について【大臣官房 技術調査課】: P46～

平成 28 年 6 月 16 日

i-Constructionを推進するUAVを用いた測量について

UAVを測量に用いることで、作業の効率化や生産性の向上を図ることができることから、i-Constructionの推進の一環として、UAV測量の実施に向けた必要なマニュアル等の整備・公表、普及啓発等を実施。

背 景

従来の測量手法

従来の測量機器やGPSを利用した現地測量

- 比較的狭い範囲の図面整備向け
- 手作業が多く、時間がかかる

有人航空機を利用した空中写真測量

- 広範囲の図面整備向け
- 機械経費が高い

小型無人機の登場

- 必要な時に、容易に空中写真を撮影
- 自動処理等、測量の省力化に貢献

小回りが利く
→ 狭い範囲でスケールメリットが利く
→ 機械経費がかからないので コストダウン
→ 生産性の向上

実施内容

① UAVを用いた公共測量マニュアル（案）

測量精度確保のためのルール

- UAVに搭載された民生用デジタルカメラを使用した空中写真を用いた測量の、標準的な作業方法、精度確保のためのルールを規定。
- 「UAVを用いた空中写真測量」と「UAVを用いた空中写真による三次元点群測量」から構成。
- UAVから撮影した空中写真を用いて、三次元点群データを作成し、これを用いて縦横断図面を作成したり、土工における土量計測等に活用できるなど、i-Constructionに係る測量作業での活用を想定。

② 公共測量におけるUAVの使用に関する安全基準（案）

安全に使用するためのルール

- UAVを公共測量等で使用する際に、安全を確保する上で遵守が必要なルールや手続きなど、一定の考え方を提示。
- 対象としては、中・小型の回転翼型UAV（マルチコプター）を想定。
- 使用するUAVの機体や性能の要件、作業体制、実施前に必要な手続き、運航に当たっての留意事項等を規定。

今後の取組

- マニュアル等の周知を行い、UAVを用いた測量の普及を促進
- 利用状況等を把握し、これを踏まえた見直し、拡充を実施
- i-Constructionに係る新たな測量技術への対応

国土地理院
Geospatial Information Authority of Japan

平成28年度　春季地方
ブロック土木部長等会議資料
国　土　地　理　院

地名等の英語表記ルールと外国人向け地図記号を決定

国土地理院では、訪日外国人旅行者の円滑な移動などの環境整備を図り、観光立国実現や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催などに資するため、外国人にわかりやすい地図を作成するための標準として、地名に記載する地名等の英語表記ルール」及び外国人向け地図記号15種類を決定しました。
今後、国土地理院が外国語版の地図を作成する際の基本として適用するとともに、地方公共団体や民間地図会社などにも広く周知して、活用を促進します。

○地図に記載する地名等の英語表記ルール

「地図に記載する地名等の英語表記ルール」とは、山や川などの日本語の地名を英語表記に変換する方法を示したものです。英語表記の方法は大きく分けて2通りがあります。以下にそれぞれの特徴を示します。

1．置換方式

筑波山をMt.Tsukubaとするように、山（さん、san）の部分を英語の「Mt.」に置き換える方式です。利根川はTone Riverとなります。
この方式は表記に冗長性が少なく、地図上で簡潔に表示できます。

2．追加方式

月山をMt.Gassanとするように、全体のローマ字表記に山を表す「Mt.」を追加する方式です。月山に置換方式を適用しMt.Gatsuとしても日本人に通じにくいものになります。また、荒川もAra Riverより、Arakawa Riverの方が日本人に通じやすくなります。このように、追加方式は、置換方式が適用しにくい場合や日本人が置換方式の英語から元の日本語の地名を認識することが困難な場合に適用します。
今回決定した英語表記ルールでは両方式の使い分けをフローチャートの形で整理してあります。

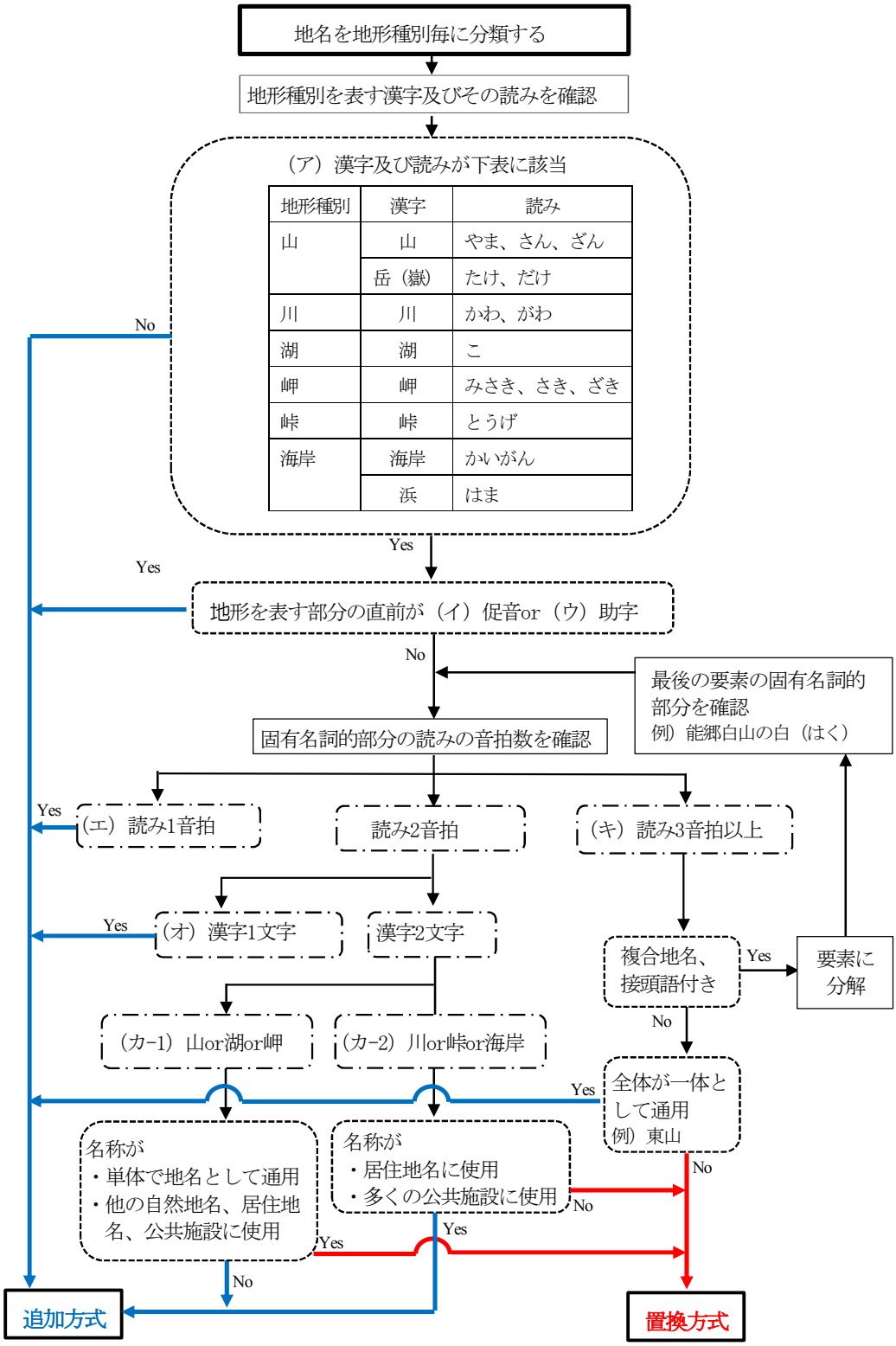
○「外国人向け地図記号」

ホテルやコンビニエンスストア / スーパーマーケットなど、外国人がよく訪れる15施設について、外国人向けの地図記号を決定しました。

詳細は以下のページでご確認できます。

http://www.gsi.go.jp/kihonjohochousa/kihonjohochousa60019.html

単体の自然地名に対する置換方式、追加方式の適用判断のフローチャート



地形種別	漢字	読み
山	山	やま、さん、ざん
	岳（嶽）	たけ、だけ
川	川	かわ、がわ
湖	湖	こ
岬	岬	みさき、さき、ざき
峠	峠	とうげ
海岸	海岸	かいがん
	浜	はま

フローチャートの使用例「筑波山」の場合
漢字及び読みが（山、さん）に該当→Yes→地形を表す部分の直前が促音or助字→No→固有名詞的部分の読みの音韻数→3音泊以上→複合地名、接頭語付き→No→全体が一体として通用→No→**置換方式**

今回決定した外国人向け地図記号のリスト

項　　目	決定した記号	従来の日本の地図記号
郵便局		
交番		
神社		
教会		
博物館/美術館		
病院		
銀行/ATM		
ショッピングセンター / 百貨店		
コンビニエンスストア / スーパーマーケット		
ホテル		
レストラン		
トイレ		
温泉		
鉄道駅		
空港 / 飛行場		

国土地理院の最近の取組

・国土地理院ランドバードの発足
・最新の地図情報提供に係る連携
・「地理院地図」で地形分類や災害情報を３Ｄ表示
・平成28年熊本地震における国土地理院の対応

国土地理院ランドバードの発足

UAVに関する高い技術と経験を持つ職員を育成することで、平時にはi-Constructionに係るUAVを用いた公共測量に対する指導助言を行うともに、災害時には自らが緊急撮影や情報収集を行なうことができるよう、国土地理院ランドバード（GSI-LB）を平成28年3月16日に発足。

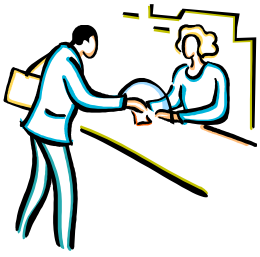
実施内容

緊急撮影にも対応できる高度な技術を持つ職員の育成

国土地理院職員に対する、UAVに関する技術指導、研修訓練等を実施
・安全管理　　・操縦技術　　・精度管理　など
（平成27年度末時点では、約100名体制）

平常時

i-Constructionに係るUAVを用いた測量を実施する測量計画機関（国、地方公共団体等）や測量作業機関（測量会社等）に対し、精度が確保された測量を安全に実施するために、測量法に基づき必要な指導・助言を行う。



災害時

被災地において、職員が自らUAVを用いて緊急撮影や情報収集を行なうことで、適切な災害対応に寄与する。

今後の取組

まずは、先行する一部の地方測量部及び本院（つくば）で、課題抽出をしながら技術者を養成

↓

半年をメドに、全国の地方測量部で取組に着手

↓

全国展開を、２年以内に目指す

最新の地図情報提供に係る連携(道路情報の更新)
ー電子国土基本図の迅速更新ー

国土地理院は、電子国土基本図の整備に際し、防災など国土管理上重要な公共施設について、優先的に更新しています。

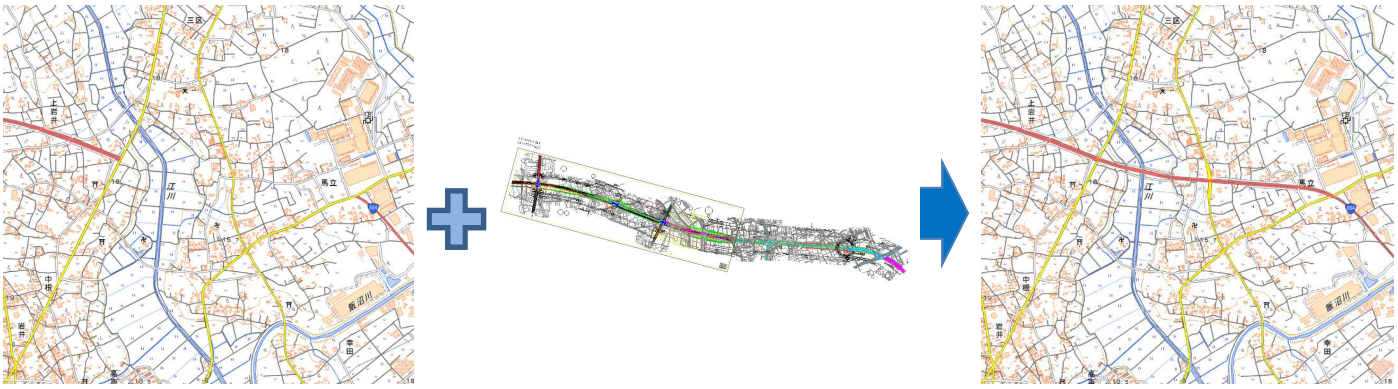
主要な道路については、地方整備局や地方公共団体と連携し、最新の地図情報を提供しています。

更新に際しては、都道府県等の地方公共団体の協力により、工事用図面のＣＡＤデータ等資料を提供いただいております。

今後も資料の提供にご協力をお願いします。

道路管理者と連携した迅速更新事例

国道354号岩井バイパス　平成27年8月12日供用開始



（更新前）　道路工事図面CADデータ（茨城県境工事事務所提供）　（更新後）

供用開始と同時に最新の地図情報を公開（提供）

【協力のお願い】

- 「地理院地図」（http://maps.gsi.go.jp/）に未反映の道路があった場合は以下の連絡先までご連絡ください。CADデータをご提供いただければ、迅速に反映いたします。
- 市町村道については、都道府県の窓口（土木部等）を通じて、市町村の道路管理者にCADデータの提供を依頼しています。緊急輸送道路など、広域のネットワークを形成する主要な市町村道を地図に迅速に反映します。ご協力をよろしくお願いします。

連絡先：国土交通省 国土地理院 関東地方測量部 測量課
〒102-0074　東京都千代田区九段南１－１－１５　九段第２合同庁舎　９階
電話　03-5213-2069　　電子メール　gsi-k-soku2@ml.mlit.go.jp

「地理院地図」で地形分類や災害情報を3D表示

地理院地図は、国土地理院が整備する地形図、空中写真、地形分類、災害情報など、１,２００以上の情報を見ることができるウェブ地図です。
これまでの地形図や空中写真にくわえ、地形分類や災害情報などその他の情報も３Ｄ表示にしてご覧いただけるようになりました。

地理院地図（http://maps.gsi.go.jp/）

①左上の「情報」から見たい情報を選択
②右上の「機能」から「３Ｄ」または「Globe(試験公開)」を選択

ベースマップ
標準地図 / 淡色地図 / 白地図 / English /写真

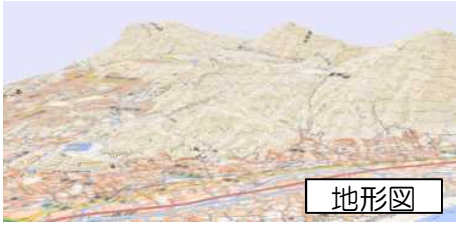
空中写真・衛星画像
写真（年代別）

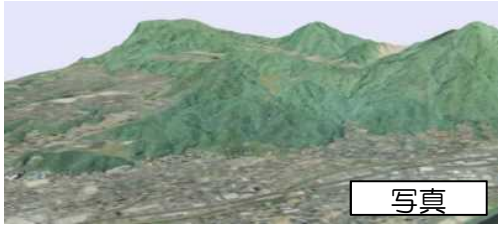
主題図
色別標高図 / 都市圏活断層図 / 明治時代の低湿地 / 土地条件図 / 治水地形分類図/ 火山土地条件図

基準点・測地観測
基準点 / 験潮場 / 磁気図 / 干渉SAR

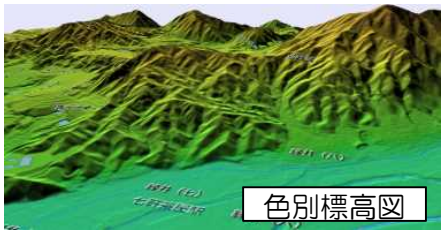
災害対応
西之島の火山活動 / 口永良部島の火山活動/ 平成27年9月関東・東北豪雨/ 東日本大震災

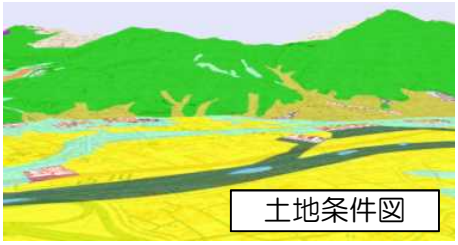
他機関の情報
地盤情報（KuniJiban）/ 活火山分布（気象庁）
H22人口集中地区（総務省統計局）　など

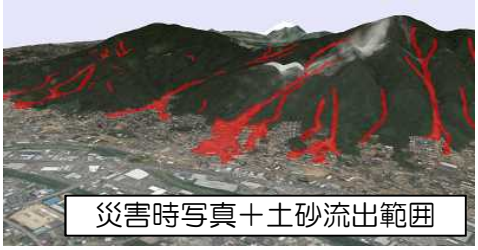

地形図



写真


色別標高図


土地条件図


災害時写真＋土砂流出範囲

３Dプリンタ用のデータのダウンロードもできます。

学校教育、災害対応、社会資本整備（工事の設計や住民説明用資料）等、様々な場面で活用いただけます。

地理院地図の機能

収録している情報

【ベースマップ】

標準地図 / 淡色地図 / 白地図 / English / 写真

【空中写真・衛星画像】

写真（2007～）/ 写真（1988～1990）/
写真（1984～1987）/ 写真（1979～1983）/
写真（1974～1978）/ 写真（1961～1964）/
写真（1945～1950）/ 単写真 /
東日本大震災後オルソ画像　など

【主題図】

色別標高図 / 都市圏活断層図 / 明治時代の低湿地 /
土地条件図 / 沿岸海域土地条件図 / 治水地形分類図/
火山土地条件図 / 火山基本図 / 地球地図(土地被覆)/
地球地図(植生) / 全国植生指標データ /
宅地利用動向調査 / 湖沼図　など

【基準点・測地観測】

基準点 / 験潮場 / 磁気図 / 干渉SAR　など

【災害対応】

西之島の火山活動 / 口永良部島の火山活動 /
箱根山の火山活動 / 浅間山の火山活動 /
桜島の火山活動 / 御嶽山の火山活動 /
平成27年9月関東・東北豪雨 / 平成26年8月16日
からの大雨 / 平成25年9月2日からの突風 /
平成24年7月九州北部豪雨 / 東日本大震災　など

【他機関の情報】

地盤情報（KuniJiban）/ 活火山分布（気象庁）/
H22人口集中地区（総務省統計局）

機能・ツール

地名・住所の検索 / 距離・面積の計測 /
緯度経度・標高値の確認 / 地図・写真等の3D表示 /
スマホのGPS機能を用いた現在位置表示 /
磁北線の表示 / 場所情報コードの確認 /
作図と作図情報の保存・読み込み /
緯度経度グリッド・UTMグリッドの表示　など

スマホでワンタッチず！

スマホのアイコンに地理院地図を登録することができます。
ワンタッチで地理院地図にアクセス！

スマホのアイコンへの登録方法

Androidのブラウザ（Google Chrome）の場合

①地理院地図を表示

②[ホーム画面に追加]を選択

③ホーム画面に追加

④ホーム画面に
アイコンが追加

iPhoneなどでの方法もホームページに掲載。
http://www.gsi.go.jp/johofukyu/johofukyu40004.html

〔平成28年4月8日作成〕

「伝える」から「伝わる」へ
No.2

地理院地図のご紹介

地理院地図は、国土地理院が捉えた日本の国土の様子を発信するウェブ地図です。

地理院地図
http://maps.gsi.go.jp

地理院地図のポイント

（1）最新の道路や鉄道が載っている！

（2）様々な情報が見られる！

（3）昔の写真が見られる！

（4）どこでも標高がわかる！

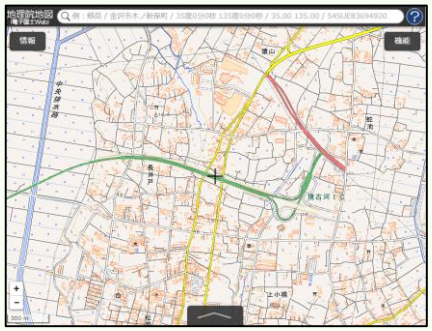
（5）3Dでも見られる！

地理院地図公式ツイッター @gsi_cyberjapan

（1）最新の道路や鉄道が載っている！

【ここがポイント！】
主要な道路や鉄道は、供用開始日に地図に反映しています。

施設整備・管理者からの情報

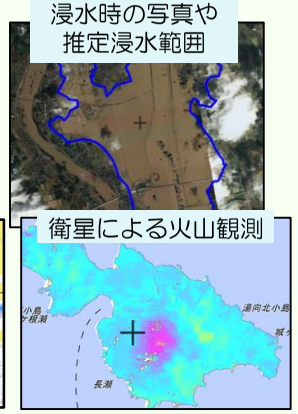


地図に反映

（2）様々な情報が見られる！

【ここがポイント！】
地形図、写真、地形分類、災害情報など、1200以上のレイヤが収録されています。

①「情報」＞「情報追加/ベースマップ切替」をクリック
②「情報リスト」パネルから選択



（3）昔の写真が見られる！

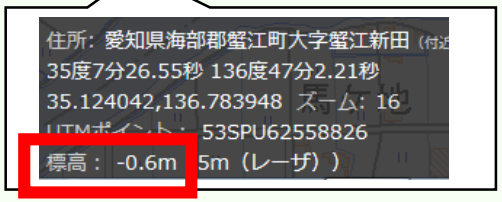
【ここがポイント！】
戦後復興期～高度経済成長期の土地の変遷も見ることができます。

①「情報」＞「情報追加/ベースマップ切替」をクリック
②「情報リスト」パネルの「空中写真・衛星画像」 から各年代の写真を選択

東京ディズニーリゾート付近
左：最新（2007年～）　右：1979年～1983年

（4）どこでも標高がわかる！

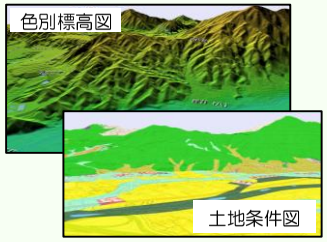
【ここがポイント！】
津波等の災害対策に役立ちます。

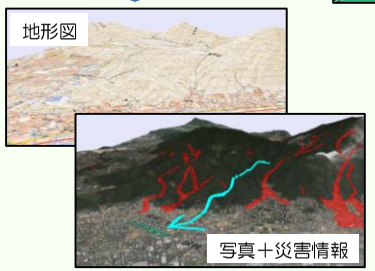


（5）3Dでも見られる！

【ここがポイント！】
様々な情報を3Dにして見ることができます。

①「機能」をクリック
②「3D」または「Globe(試験公開)」をクリック





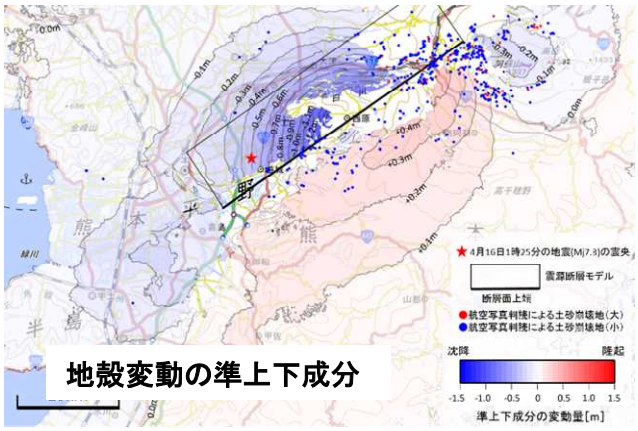
3Dプリンタ用データのダウンロードもできます。

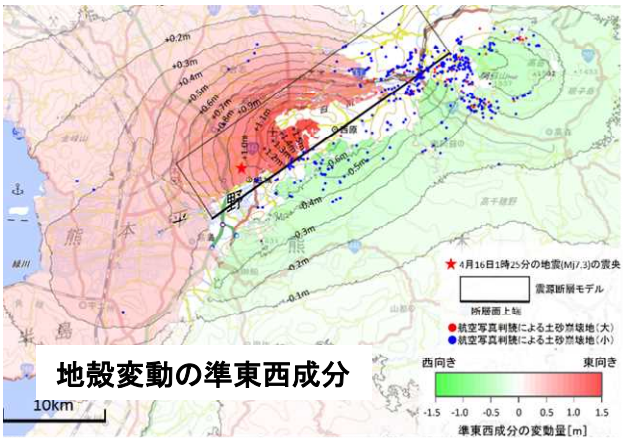
平成28年熊本地震における国土地理院の対応

国土地理院では、熊本地震に対し、人工衛星（干渉SAR）、電子基準点、緊急撮影（航空機・UAV）、写真判読など、さまざまな技術を用いた観測や分析を行い、被災自治体、政府関係機関や国民に迅速な情報提供を実施しています。

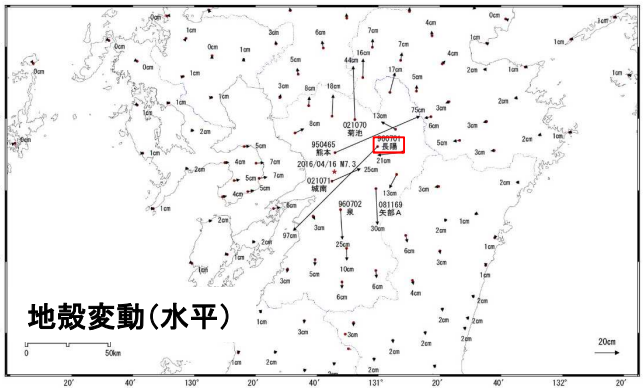
地殻変動の検出（人工衛星（干渉SAR）による把握）

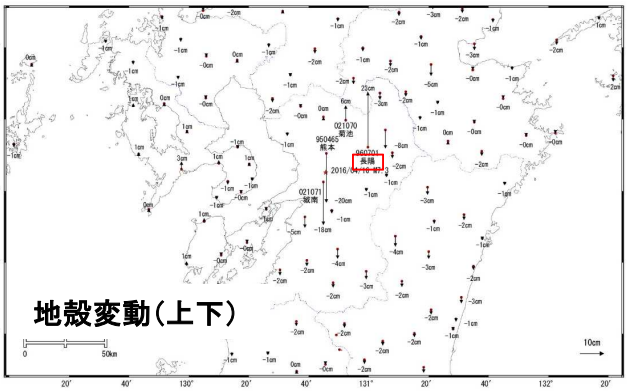
■人工衛星（干渉SAR）による把握





■電子基準点による把握





地球観測衛星「だいち2号」が観測した画像や電子基準点の観測データの解析を行い、熊本県を中心とした地域で地殻変動を確認しました。これらのデータは、地震による断層位置の整合性の確認、基準点成果の改定範囲の決定、周辺の公共測量の助言・指導等に使用されています。

被災状況の把握

■無人航空機（UAV）による動画撮影

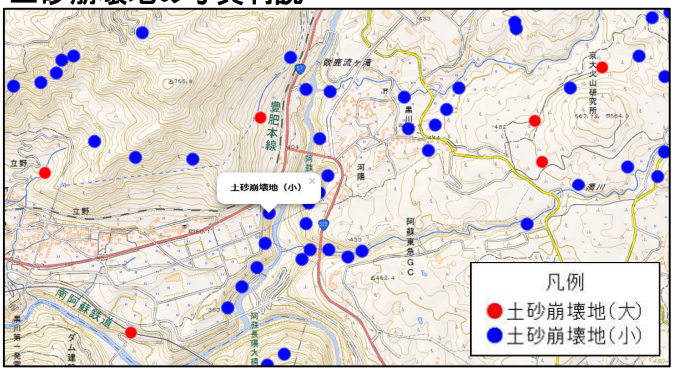
被災状況の把握

■航空機による緊急撮影

航空機により緊急撮影を実施し、斜め写真、垂直写真を作成するともに正射画像を作成しました。

■災害場所の把握

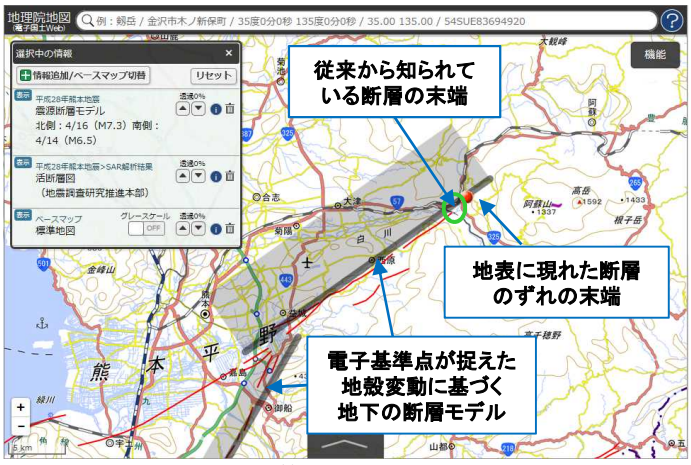
土砂崩壊地の写真判読



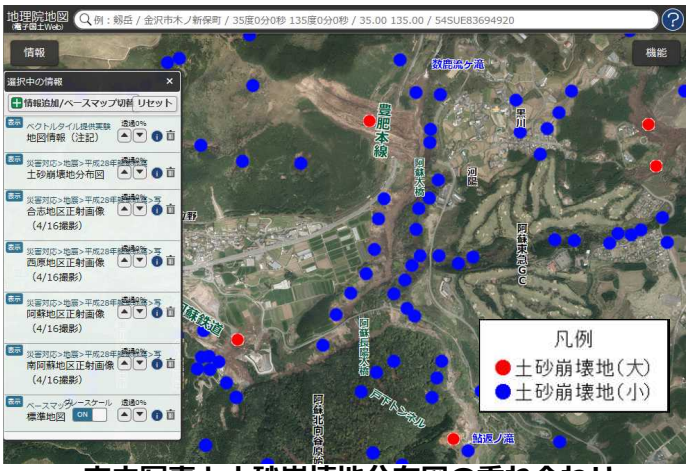
（左図）：災害場所の全体像を把握するため、空中写真の判読を行い、土砂崩壊地分布図を作成しました。
（右図）：被害の現況をいろいろな角度から把握できるよう、空中写真から立体地図を作成しました。

これらの空中写真や判読図等は、現地災害対策本部等を通じて関係機関に提供し、TEC-FORCEの活動など、被害状況調査、救助、救援、復旧等に使用されています。

地理院地図による情報提供（各種情報の統合利用、共有化）



様々な観測や分析の結果の重ね合わせ



空中写真と土砂崩壊地分布図の重ね合わせ

空中写真や地図、観測や分析の結果は、国土地理院のウェブ地図「地理院地図」でインターネットを通じて提供しています。 これら提供している様々な情報を「地理院地図」上で重ね合わせて表示することで、被災の状況などをわかりやすく的確に把握することができます。

国土地理院ホームページ（http://www.gsi.go.jp/）の「平成28年熊本地震関連情報」からご覧ください。

PPP/PFI手法の開発・普及等を図る地域プラットフォームについて

国土交通省 総合政策局
官民連携政策課

地域プラットフォームを活用したPPP/PFI案件形成の支援

国土交通省

地方公共団体及び民間事業者におけるノウハウ・情報の不足及び官民間での対話・提案の場の不足等の現状を踏まえて、PPP/PFIに関する情報・ノウハウの共有・習得、関係者間の連携強化、具体的な案件形成を図るための産官学金の協議の場（地域プラットフォーム）を全国をカバーするブロックごとに形成することとし、今年度より取り組む。

地域プラットフォームにおいては、コンパクトシティへの取組、地域課題の解決に向けたまちづくり等の地域づくりへの展開にも活用。

地域プラットフォームのイメージ

地方ブロックプラットフォーム

（注）全国をカバーするよう地方ブロック単位で形成

- 産　民間事業者、専門家（コンサルタント、会計士、弁護士等）
- 官　地方公共団体（都道府県、市町村）
- 学　大学　等
- 金　地方銀行　等

地方ブロックプラットフォームの役割

PPP／PFIの案件形成等に係る情報・ノウハウの横展開
- ・セミナー・シンポジウムの開催
- ・実践的研修の実施　等

※人口20万人以上の地方公共団体をはじめ広く参加を要請

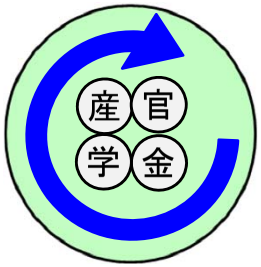
全国9ブロックで設置・セミナーの実施

- ・（H27年度）北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州で産官学金コアメンバー会議を設置（産：32団体　官（自治体）：153団体　学：20名　金：61行）
  （H28.5.25に北陸ブロックで設置予定）
- ・（H27年度）全国6カ所で優良事例を紹介するセミナーを実施（参加者合計約1,100名）
- ・H28年度も引き続き、コアメンバー会議、セミナーを実施予定

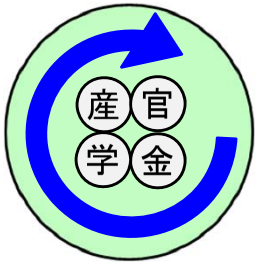
参考URL：
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/sosei_kanminrenkei_fr1_000031.html

専門家の派遣や助言等　事例報告等　ニーズに幅広く対応

A県地域プラットフォーム



B市地域プラットフォーム



地域プラットフォームの役割

官民間の対話を通じた地域における官民連携事業の案件形成の推進
- ・個別具体の案件の掘り起こし、形成及び推進
- ・PPP／PFIの事業化候補の案件リストの作成
- ・民間からの提案、官民間の意見交換の場　等

※案件形成後、地方ブロックプラットフォームにおいて報告

地域プラットフォームの設置

- ・各自治体の要望に基づき順次設置予定

「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画　ひな型」の概要（1／2）

～ 検討の経緯 ～

○ 空港の地震・津波対策については、これまで、「地震に強い空港のあり方（平成19年4月）」、「空港の津波対策の方針（平成23年10月）」、及び、「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方（平成27年3月）」を策定。

○ 上記を踏まえ、「空港における地震津波に対応する避難計画・早期復旧計画検討委員会」（委員長：日本大学　轟朝幸教授）を設置し、高知空港をモデルとして、「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画のひな型（平成28年1月）」を策定。

○ 平成28年度以降、全国の空港において、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定予定。

第1編　総則

【計画策定の目的】

空港は、大規模な災害時にその機能を早期に確保することにより、救急救命活動や緊急物資・人員等の輸送拠点等として重要な役割を果たすとともに、航空ネットワークの維持により、国内及び空港の背後圏における経済活動の継続性を確保することが重要である。

本計画は、地震若しくは地震・津波発生時の避難、早期の空港機能復旧のための具体的な手順・対策等を定め、その円滑・確実な遂行を図ることを目的とするものである。

第2編　共通事項

1. 被害想定【地震・津波の諸元】

- あらゆる可能性を考慮した最大クラスの巨大な地震・津波の発生を考慮し、計画の対象とする地震を設定

【地震若しくは地震・津波による空港施設等への影響】

- 地震若しくは地震・津波による空港施設の被害想定を整理　（図1）（空港の最大浸水深、津波到達時間を整理）
- 空港へのアクセス施設、ライフライン施設等の被害想定及び空港機能への影響を評価

2. 地震発生直後の対応

【初動体制】

- 現地対策本部の設置・運営
- 関係機関との連絡体制
- 現地対策本部における必要資機材の備蓄
- 運用時間外における空港の運用

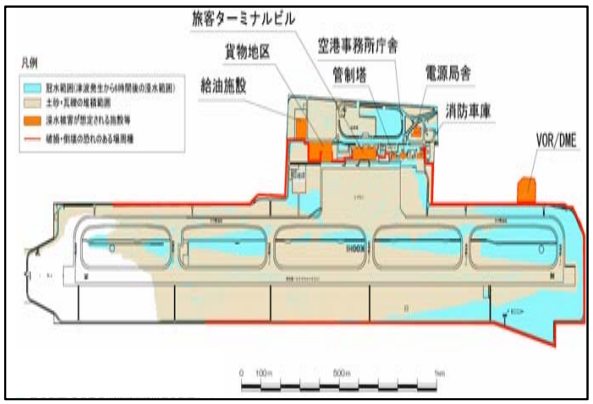


図1　空港施設の津波による被災想定整理（例）

（※）ひな型の詳細は、国土交通省のホームページ URL　http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk9_000017.html

「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画　ひな型」の概要（2／2）

第3編　地震災害への対応　／　第4編　地震・津波災害への対応
（第3編と第4編の構成は基本的に同じ。以下には、「第4編　地震・津波災害への対応」について記載）

第1章　避難計画

【避難計画の対象者】
- 旅客・来港者、空港スタッフ（空港内の従業員）、航空機に搭乗している乗客・乗員、近隣地区住民

【津波避難場所】
- 避難対象者数に基づく必要面積、建物の耐震・耐津波性能、津波浸水深を考慮したフロア（必要高さ）
- 特殊車両の避難場所

【滞留者の安全確保・情報提供】
- 滞留者の基礎情報（氏名、性別、年齢等）の把握
- 滞留スペースの確保・滞留場所の運営
- 滞留者への情報提供（公共交通機関の復旧見通し等）
- 災害時要配慮者（高齢者、外国人等）、傷病者、女性への配慮
- 主要備蓄（水、主食等）の確保
- 滞留者の搬送（空港周辺に開設される避難所等）（搬送先、搬送手順等）（図2）　等

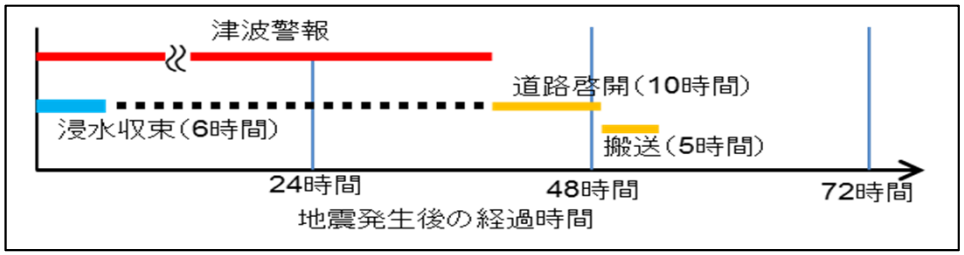


図2　滞留時間の概念図（例）

第2章　早期復旧計画

【復旧計画】
- 復旧目標
- 段階的復旧施設の対象及び復旧計画（図3）
- 復旧作業の着手時期

【早期復旧体制】
- 早期復旧に係る現地対策本部の体制
- 被害状況の把握
- 関係機関との連絡・調整
- 応援体制の確立　等

【早期復旧対策】
- 復旧範囲及び規模の設定
- 早期復旧対策の検討
- 構内道路の復旧
- 制限区域内における復旧対策
- 資機材の調達・搬入計画
- 施設点検及び安全性の確認
- セキュリティエリアの確保
- 電力・燃料の確保計画
- 地上支援車両の確保計画

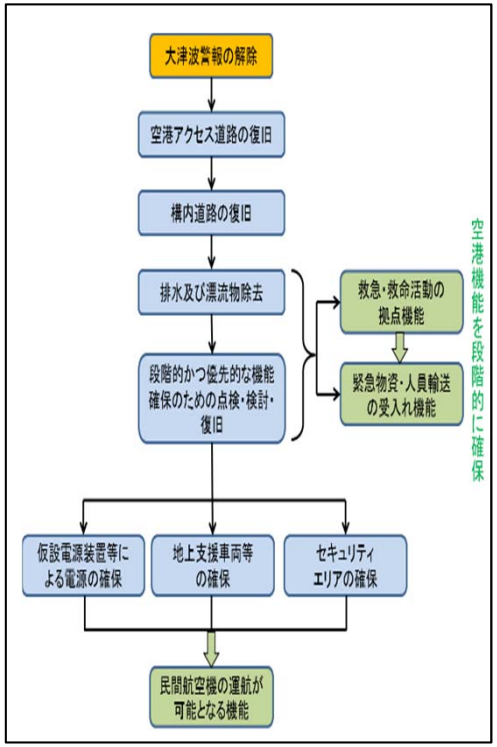


図3　復旧作業の基本的な流れ

◆参考「空港における地震・津波対策の検討経緯」

年度	航空局における過去の検討会	中央防災会議における主な検討
		東海地震対策大綱（平成15年5月） 東海地震応急対策活動要領（平成15年12月） 東南海・南海地震対策大綱（平成15年12月）
平成16年10月　　新潟県中越地震		
平成17～18年度	○地震に強い空港のあり方検討委員会 『地震に強い空港のあり方』（平成19年4月） ・新潟県中越地震の際に空港が緊急物資・人員の輸送拠点の役割を果たしたことを踏まえ、地震災害時に空港に求められる役割や空港の耐震性向上の基本的な考え方をとりまとめ。	東南海・南海地震応急対策活動要領（平成18年4月） 首都直下地震対策大綱（平成17年9月） （平成22年1月修正） 首都直下地震応急対策活動要領（平成18年4月） （平成22年1月修正） 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策大綱（平成18年2月） 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震応急対策活動要領（平成18年2月）
平成23年3月　　東日本大震災		
平成23年度	○空港の津波対策検討委員会 『空港の津波対策の方針』（平成23年10月） ・東日本大震災による津波被害を踏まえ、人命を守るための「津波避難計画」及び空港機能を早期に復旧するための「津波早期復旧計画」の策定等を柱とする対策の方針をとりまとめ。	大規模地震防災・減災対策大綱（平成26年3月） 首都直下地震緊急対策推進基本計画（平成26年3月） 南海トラフ地震防災対策推進基本計画（平成26年3月）
平成26年度	○南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方検討委員会 『南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方　とりまとめ』（平成27年3月） ・広域的で大規模な地震及び津波災害の発生に対応した対策を進めるにあたって、これまでの震災の経験を踏まえ、空港管理者等が取り組みを進めるべき具体的な事項及びその留意点についてとりまとめ。	南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画（平成27年3月）
平成27年度	**○平成28年1月　空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画ひな形を策定**	首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画（平成28年3月）

無電柱化に関する最近の取組について

①緊急輸送道路における道路の占用の禁止又は制限

○緊急輸送道路における電柱の新設を禁止。
（平成２８年４月１日から、まずは直轄国道（約２万km）において開始）

規制の概要

（1）区域指定する道路
緊急輸送道路について区域指定を告示した上、新設電柱の占用を禁止。

（2）既存電柱の取扱い
占用禁止日前に占用許可された既存電柱については、当面の間占用を許可。

（3）仮設電柱の例外
地中化や民地への設置等が直ちに実施できず、やむなく道路区域内に電柱の設置をせざるを得ない場合は、仮設電柱の設置を許可。（原則２年間）

東日本大震災

2003年台風14号（宮古島）

道路法第３７条
（道路の占用の禁止又は制限区域等）

道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しくは幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るため、又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る場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、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。

※ 緊急輸送道路とは、災害対策基本法第４０条の都道府県防災会議において作成する地域防災計画に位置づけられた、災害時の緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路であり、全国約9万km（H27.4現在、高速道路を除く）。

②緊急輸送道路における税制措置

防災上重要な道路における無電柱化を促進するため、一般電気事業者、電気通信事業者、有線放送事業者等が、緊急輸送道路において無電柱化を行う際に新たに取得した電線等に係る固定資産税の特例措置を講じる。
地方税法等の一部を改正する等の法律〔平成28年4月1日施行〕

施策の背景

○全国には約3，500万本の電柱があり、毎年約7万本ずつ増加している現状。
○東日本大震災等では、電柱の倒壊により道路啓開が阻害されるなど緊急車両の通行をはじめとする交通に支障が発生。
○災害時における電柱の倒壊を未然に防止するためには、道路管理者と電線管理者が連携して無電柱化を進めることが不可欠。
○防災上重要な道路の無電柱化を促進するため、道路管理者による道路法第37条に基づく新設電柱の占用禁止の取り組みに加え、電線管理者が整備する設備等のコスト負担を軽減する支援措置が必要。

【地震発生時の電柱の倒壊状況】

〔阪神・淡路大震災の例〕

【各種災害発生時の電柱の倒壊状況】

災害	年月	名称	電柱の倒壊状況	
地震	1995年1月	阪神・淡路大震災 (兵庫県南部地震)	電力：約4,500本※1 通信：約3,600本※2 (供給支障に至ったもののみ) ※1「地震に強い電気設備のために」(資源エネルギー庁編) ※2 NTT調べ	倒壊した電柱や電線が道路の通行を阻害。生活物資の輸送に影響を与えたほか、緊急車両の通行にも支障。
台風	2003年9月	台風14号	宮古島市全体 電柱800本※3 ※3 沖縄電力調べ	倒壊した電柱により、通行不能箇所が多数発生。
津波	2011年3月	東日本大震災 (東北地方太平洋沖地震)	電力：約28,000本※4 通信：約28,000本※5 (供給支障に至ったもののみ) ※4 経済産業省HP　※5 NTT調べ	断線した電線が発災直後の道路の啓開作業を阻害。

特例措置の内容

○防災上重要な道路における無電柱化を促進するため、電線管理者に対し固定資産税の特例措置を講じる。
・対象施設：電線管理者が緊急輸送道路で無電柱化を行う際に新たに取得した電線等
・特例措置の内容：道路法第37条に基づき電柱の占用を禁止している道路の区域　：課税標準4年間1／2
　　上記以外の区域　：課税標準4年間2／3
・特例期間：3年間（平成28年度～平成30年度）

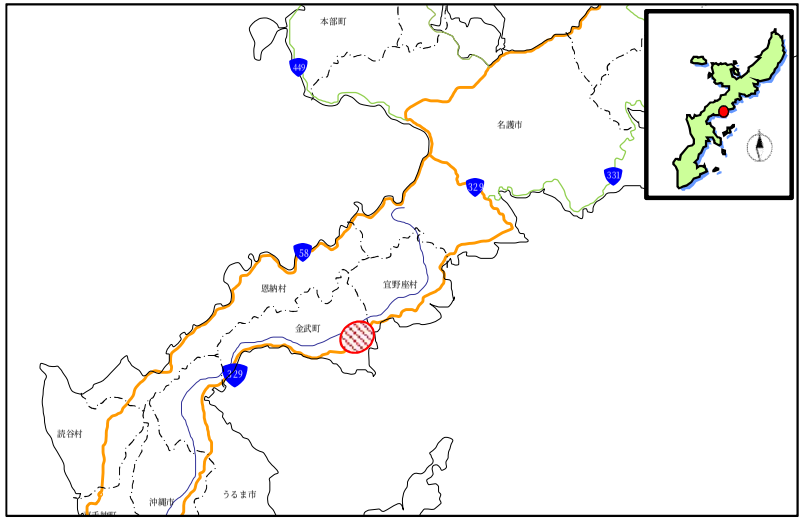
③緊急輸送道路の無電柱化に対する交付金の重点化

○防災･安全交付金により、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に資する事業に特化した取組に対して、重点的に支援。

○このうち、通学路等の生活空間における安全･安心の確保に資する事業として、緊急輸送道路における無電柱化を位置づけ。

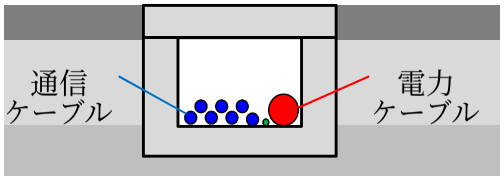
緊急輸送道路において無電柱化された整備事例

国道329号　沖縄県金武町金武（きんちょうきん）



平成14年の台風による被災状況
（強風により電柱倒壊）

④低コスト手法の取組状況

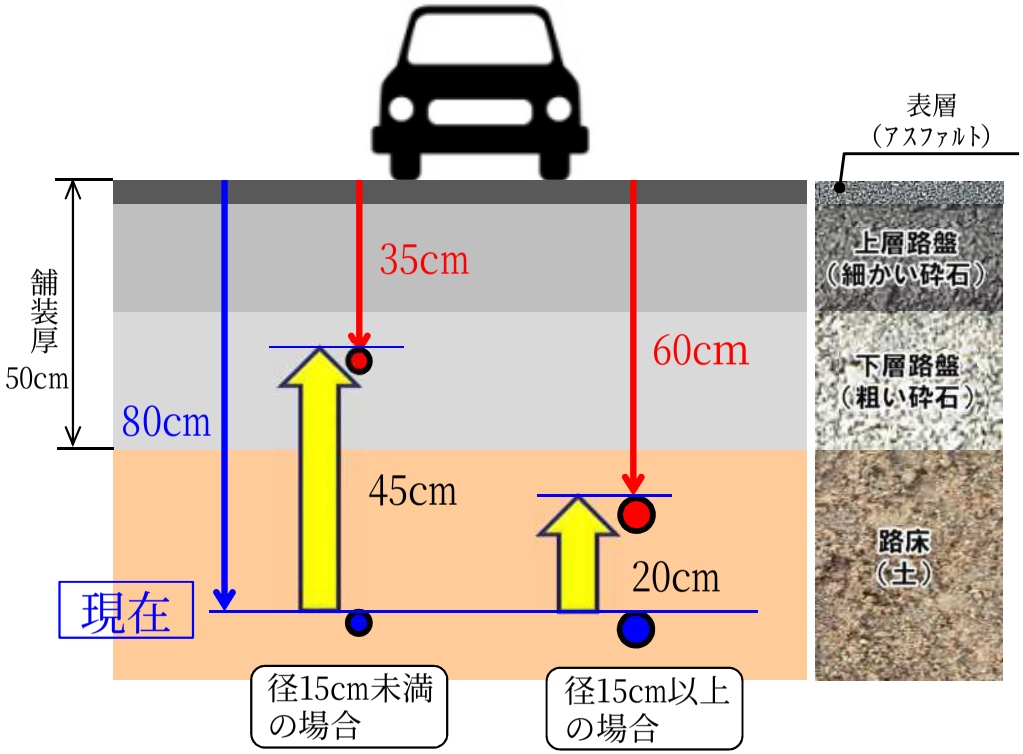
管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設
現行より浅い位置に埋設 管路の事例（国内）	小型化したボックス内にケーブルを埋設  小型ボックスの事例	ケーブルを地中に直接埋設 直接埋設の事例（パリ）
・浅層埋設基準を緩和 （H28年4月1日施行）	・小型ボックス方式のモデル施工着手（H27年12月～）	・直接埋設方式の導入検証実験とりまとめ（H27年12月）
・平成２８年度、管の標準化と併せて全国展開を図るためのマニュアルを改訂	・モデル施工の実施にあわせて、全国展開を図るためのマニュアル作成	・直接埋設用ケーブル調査や舗装を検討 ・民地への引込み方法を検討

「電線等の埋設物に関する設置基準」の見直し

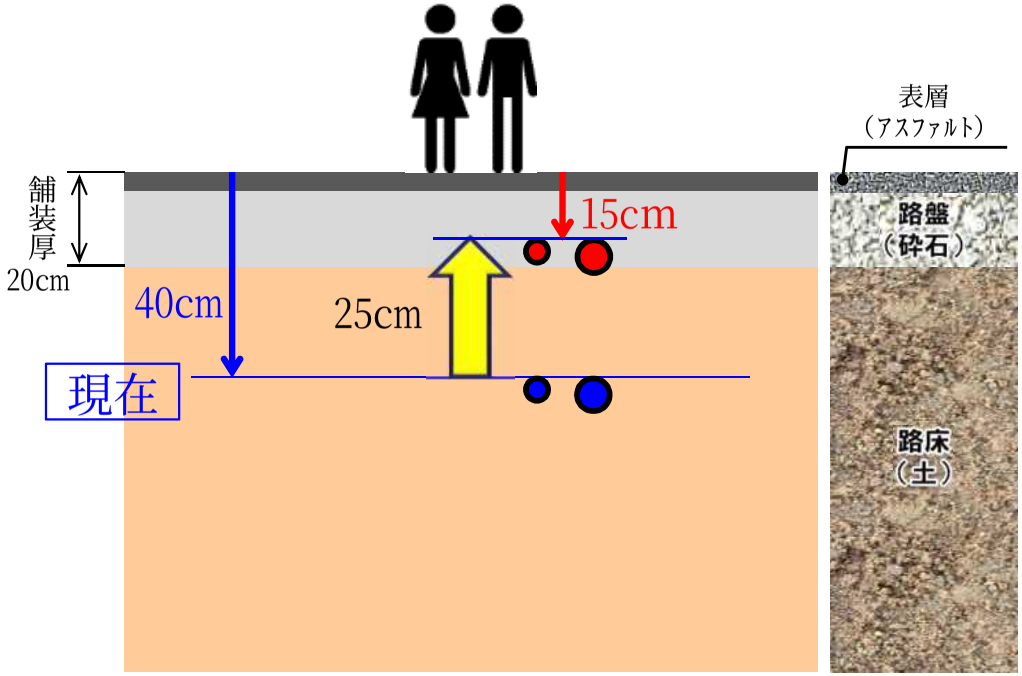
◎基準の見直しイメージ
（電線又は電線を収容する管路）

H28年4月1日施行

車道（交通量の少ない生活道路の例）
（舗装厚50cmの場合を想定）



歩道（幹線道路の例）
（舗装厚20cmの場合を想定）



凡例

●●	ケーブル・小径管（径15cm未満） ※ 小径管は電力用、一般的な通信用の管	小径管（電力）
●●	大径管（径15cm以上） ※ 通信用の管で、1本の外管の中に複数本の内管を収容するもの	大径管（通信）

※ 舗装厚は、当該道路の交通状況、地盤状況に応じて、設定される

低コスト無電柱化モデル施工の概要（新潟県見附市）

事業概要

・事業箇所（住所）：新潟県見附市柳橋町地内

・路線名：市道　柳橋44号線～50号線

・延長：1，280m

・無電柱化方式：地中化（電線共同溝／低コスト手法）

事業の目的

○見附市では、造成を計画している住宅地「ウェルネスタウンみつけ」において、低コスト無電柱化モデル施工地区として小型ボックス活用埋設等による無電柱化を計画。

○関係者による「見附市低コスト無電柱化モデル施工技術検討会」を設立し、検討を推進。

経緯

H27．12	「見附市低コスト無電柱化モデル施工技術検討会」設立し技術検討を実施
H28年度	電線共同溝工事予定

見附市低コスト無電柱化モデル施工技術検討会（H27.12.17設立）

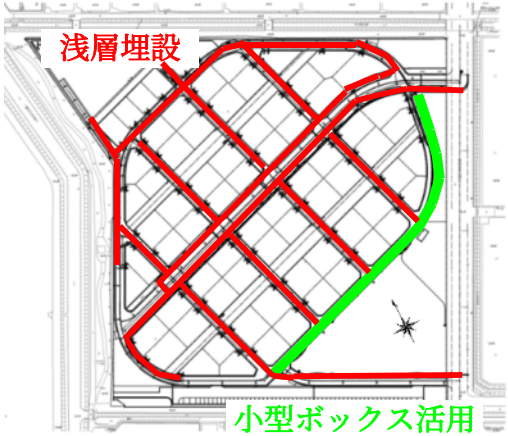
無電柱化の更なる整備促進に向けた低コスト化を実現するため、新たな整備手法の導入にあたっての技術的検討を目的とする。

（構成員）

北陸地方整備局	長岡国道事務所
見附市	
東北電力（株）	新潟支店
NTTインフラネット（株）	新潟支店

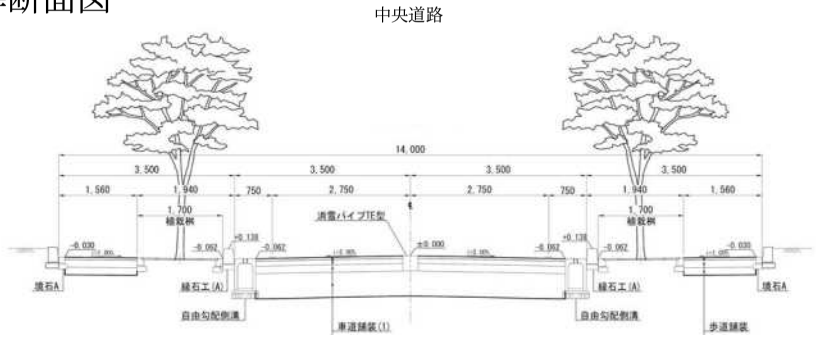
位置図

平面図及びイメージ



「ウェルネスタウンみつけ」イメージ

標準断面図



低コスト無電柱化モデル施工の概要（京都市中京区先斗町通）

事業概要

・事業箇所（住所）：京都府京都市中京区石屋町～柏屋町地内
・路線名：一般市道 先斗町通
・延長：４９０m
・幅員：１．８m～４．４m
・無電柱化方式：地中化（電線共同溝／低コスト手法）

事業の目的

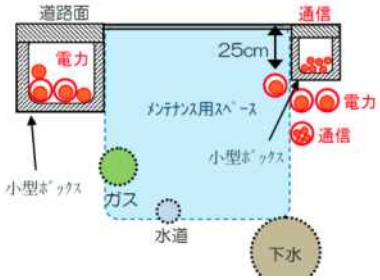
○先斗町は京都の五花街の一つで，お茶屋や飲食店などの伝統的建造物が建ち並び「界わい景観整備地区」に指定
○地域住民主体の「先斗町まちづくり協議会」を中心として、地域の方々の御協力を得て、新たな手法を取り入れ無電柱化を検討

経緯

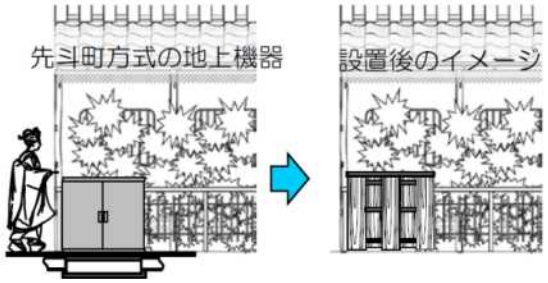
H２６～	京都市と先斗町街づくり協議会で無電柱化の検討
H２７．１２	京都市で、地上機器設置への御協力方と調印式を実施

特徴

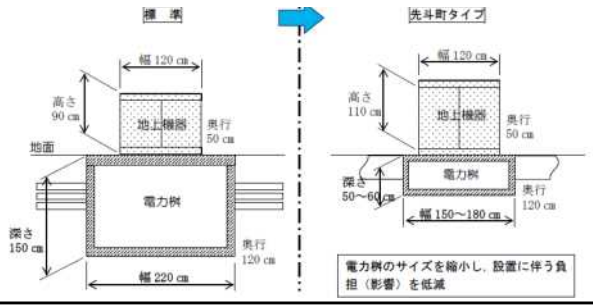
先斗町方式による低コスト化の検討



特殊部の小型化と地上機器の美装化

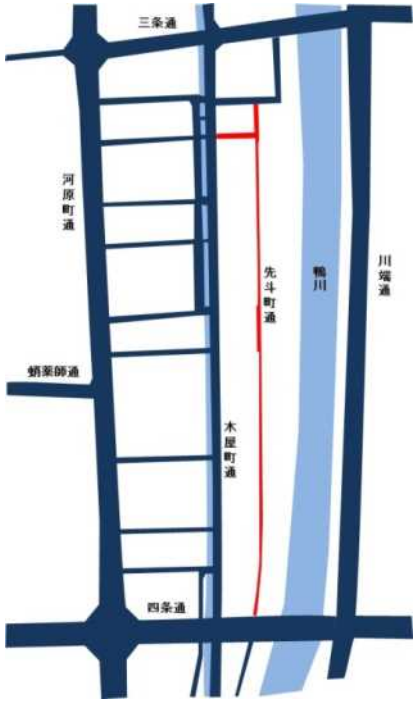


特殊部の小型化と地上機器の改良



位置図

＜平面図＞



＜現地の状況＞

【出典一覧】

※1）警察庁交通局（平成27年３月19日）「平成26年中の交通事故の発生状況」

※2）OECD/ITF (2014) Road Safety Annual Report 2014

※3）交通事故データ(ITARDA：平成25年データ)調査不能を除く

※4）国土交通省調べ

※5）警察庁資料（H23）、交通量観測機器データ（H23）
高速道路：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路
一般道路：上記以外の道路

※6）日本：自動車燃料消費量統計調査、平成22年度道路交通センサス
アメリカ：Highway Statistics
ドイツ：Verkehr in Zahlen
フランス：Faits et Chiffres: Statistiques des Transports en France et en Europe

※7）道路交通センサス（H22）、自動車輸送統計年報（H22）
高速道路：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路
幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道
生活道路：上記以外の道路

※8）関東地方整備局、記者発表資料（平成26年10月30日）

※9）鍛冶谷相模原線：10,018台（開通前H26.6.3）→8,211台（開通後H26.9.11）
国道129号：63,524台（開通前H26.6.3）→60,648台（開通後H26.9.11）
交通事故件数：112件（H25.7～H25.12）→102件（H26.7～H26.12）

※10）埼玉県の資料を基に作成。急ブレーキ総数は対策を実施した「急ブレーキ多発箇所」
（急ブレーキが５回以上発生した箇所）160箇所、人身事故については145箇所の合計値

※11）速度調査と意識調査からのハンプ設置に関する走行状況の把握
（大橋・鬼塚・木村、第34回交通工学研究発表会論文集、2014.8）

※12）交通事故データ(ITARDA：平成25年データ)

平成27年7月　道路局

歩行者の命を守る緊急戦略

みち(ハンプ)が大切な人の命を守ります

～機能分化により、暮らしのみちを安全にします～

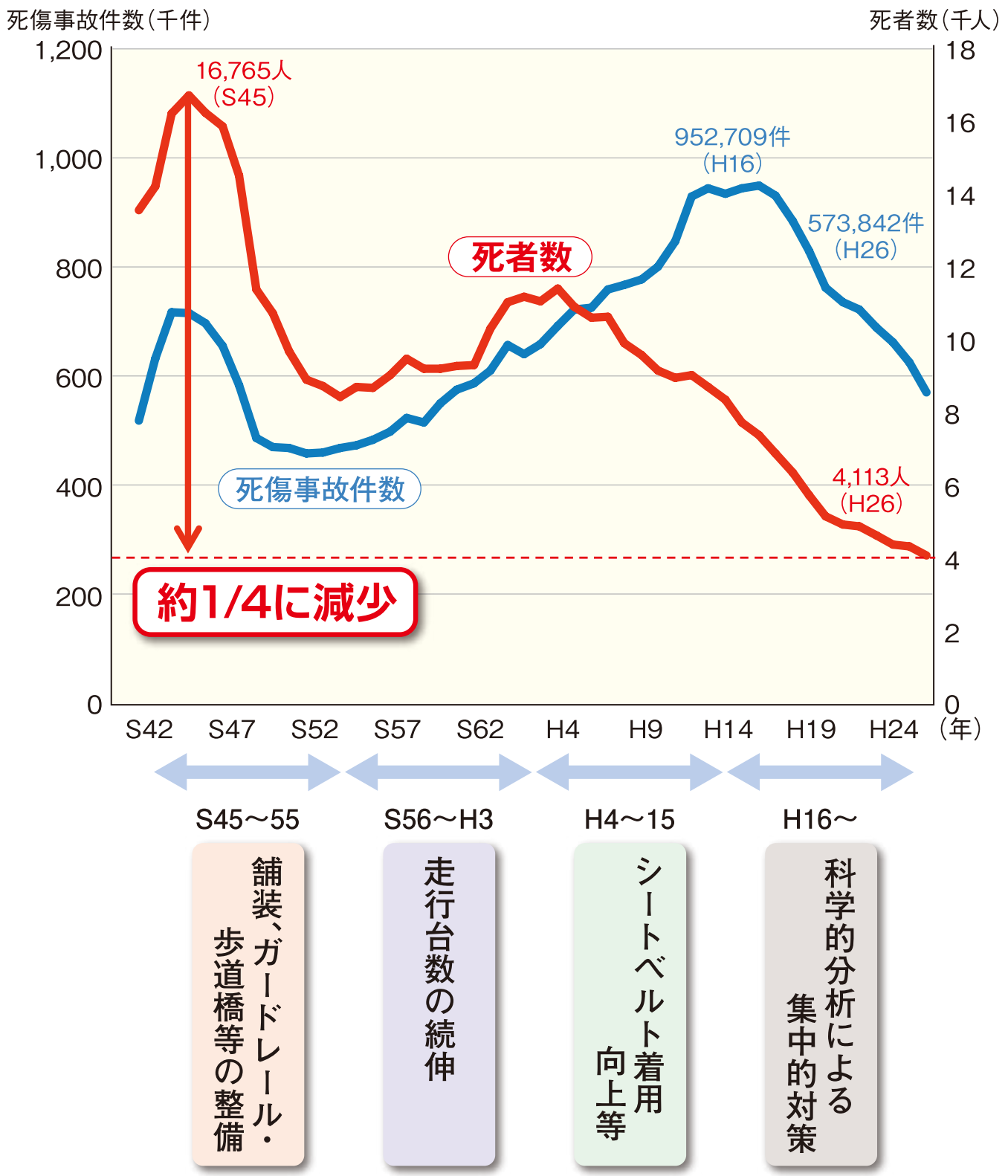
ラクダプロジェクト

ハンプは、自動車速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物です。

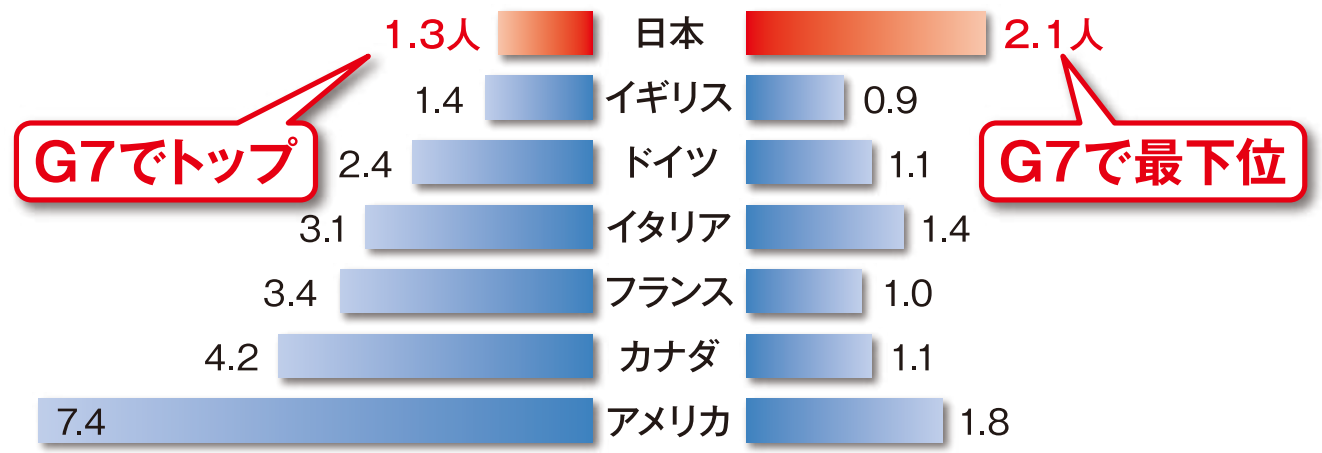
歩行中や自転車乗車中の交通事故死者を半 減させ、世界で一番安全な国を目指します

死者数は、ピーク時の1万6千人から4分の1の4,113人まで 減少。特に自動車乗車中死者数の少なさは、G7トップです。
一方、歩行中・自転車乗車中死者数は最下位。全体死者数 の半数を占め、その半数は身近な道路で発生しています。

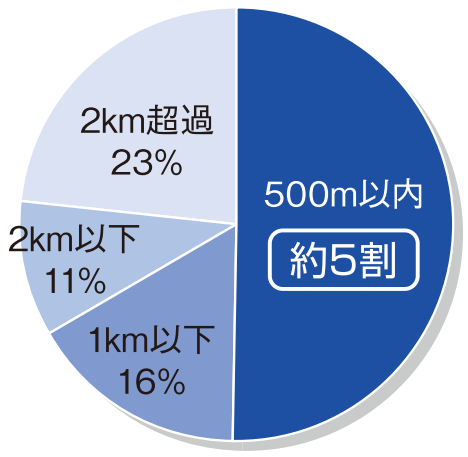
我が国の交通事故発生状況の推移（※1）



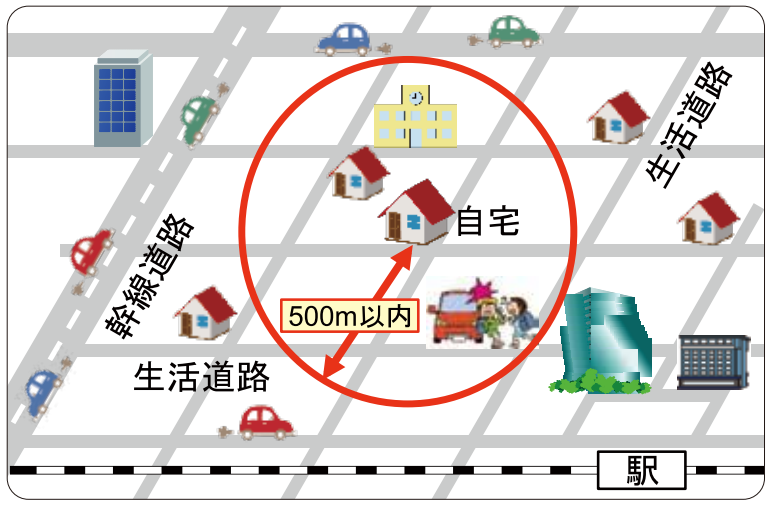
人口10万人あたり死者数（※2）



歩行中・自転車乗車中の死者の半数が自宅から500m以内の身近な道路で発生



全2,184人
（平成25年）（※3）



身近な道路を安全に

道路の機能分化を進め、安全性の高い高速道路 等の利用率を高めることで、事故を削減します

日本の都市構造は、欧米に比べると、小規模の住 宅が密集し街区の道路も狭く入り組んでいます。
自動車による生活道路の利用が多く、安全 性の高い道路の利用が低くなっています。

日本と欧米の市街地（住宅地）の比較

目黒区　33.2km/㎢　5.2m

出典: 国土地理院　100m

ワシントンD.C.　17.2km/㎢　14.0m

出典: ESRI、DigitalGlobe、GeoEye、Microsoft、USDA FSA　100m

ミュンヘン　15.5km/㎢　14.1m

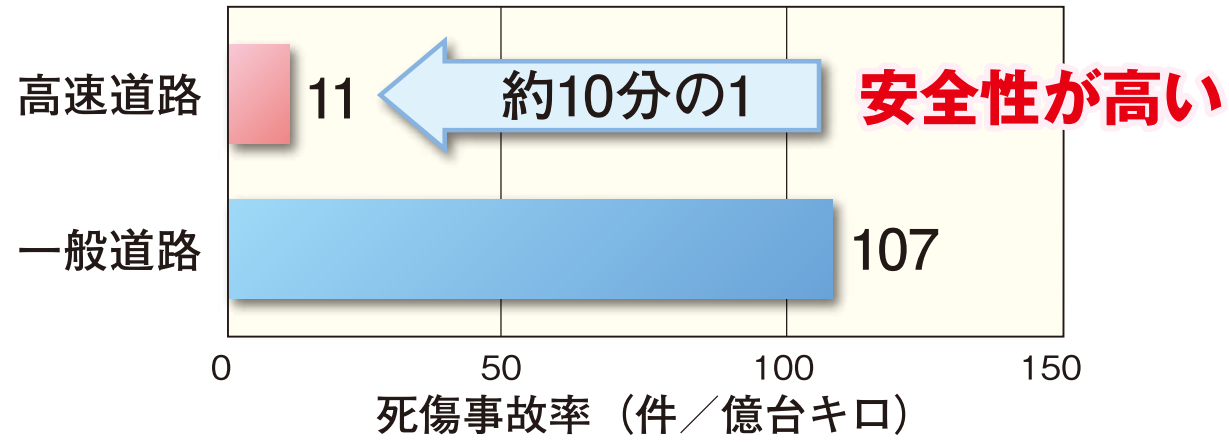
出典: ESRI、DigitalGlobe、GeoEye、Microsoft　100m

パリ　20.0km/㎢　17.4m

出典: ESRI、DigitalGlobe、GeoEye、Microsoft　100m

上段：面積当たり道路延長
下段：平均道路幅員　（※4）

道路種類別の死傷事故率（※5）

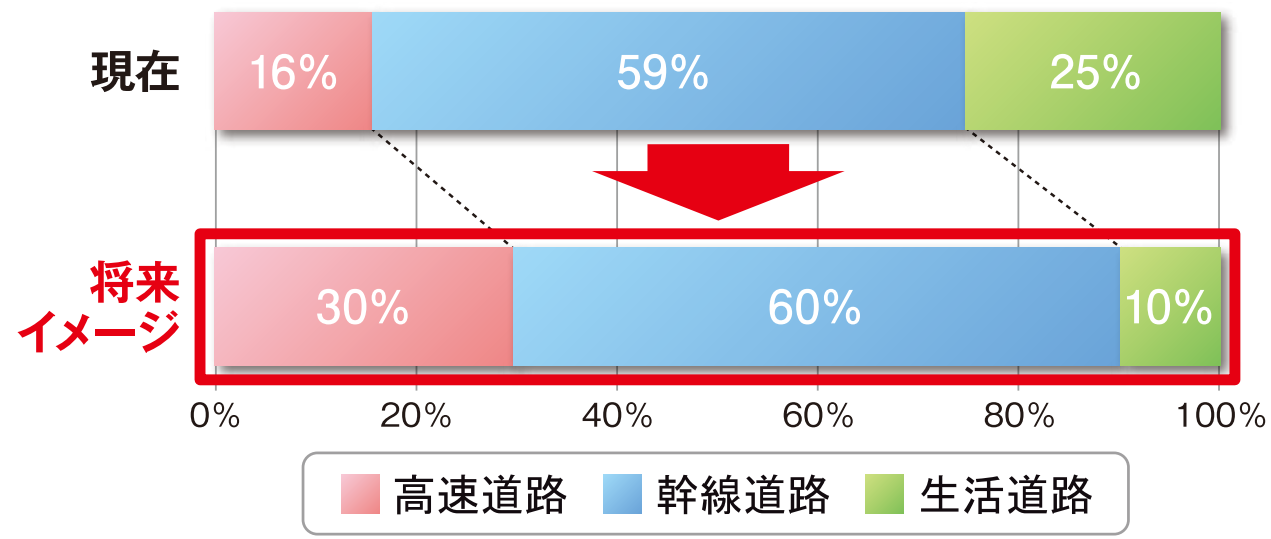


高速道路利用率（※6）

日本	アメリカ	ドイツ	フランス
16%	33%	31%	30%

現在の道路種類別の利用割合と将来イメージ（※7）

総走行台キロ：約7,000億台キロ

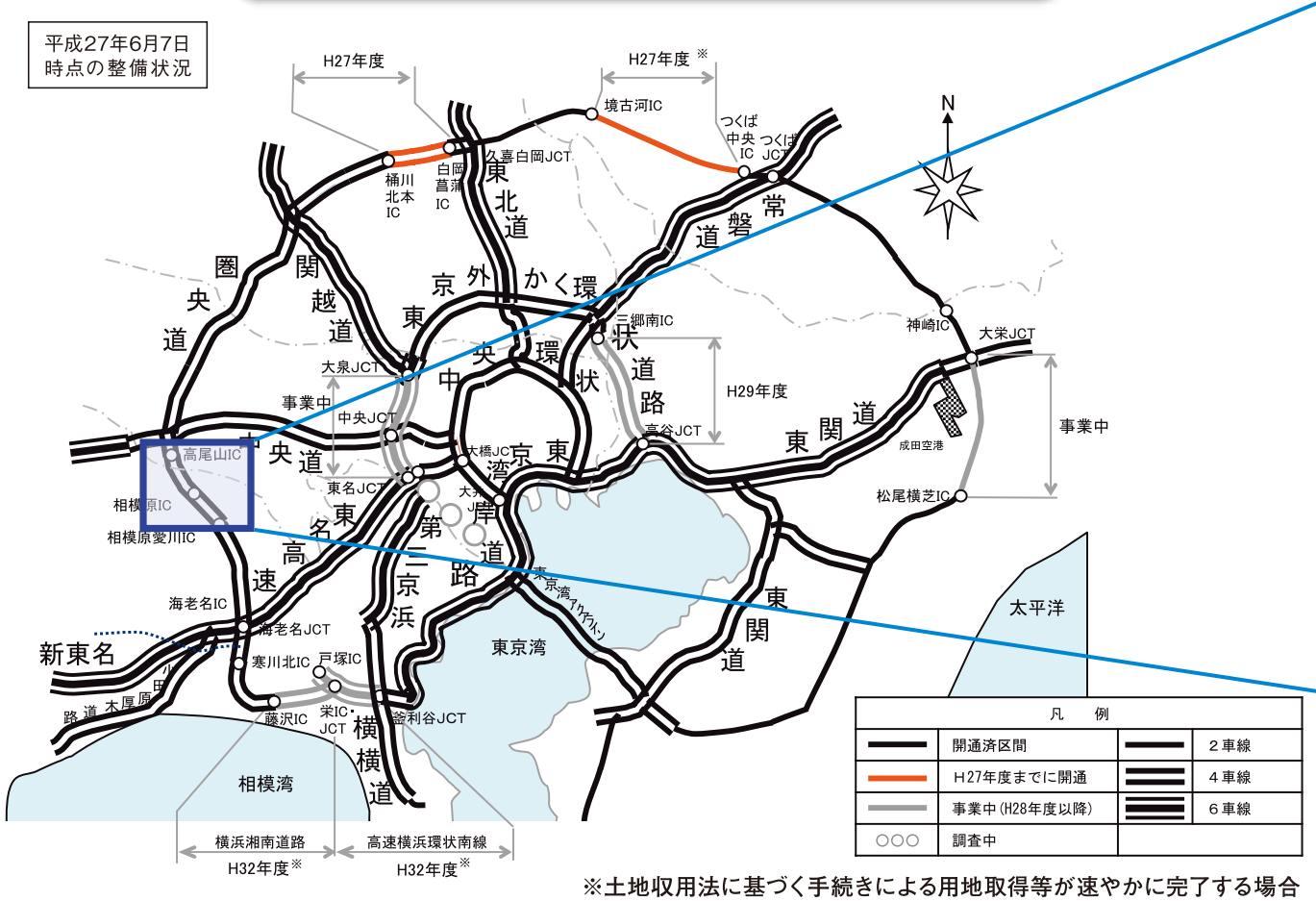


今まさに、生活道路で歩行者・自転車中心 の「暮らしのみち」を安全にできる時代へ

近年、首都圏３環状道路をはじめとする 高速道路等の整備が進展しています。
その結果、自動車交通が安全性の高い道路へ転換し、高 速道路の利用率が上がることで事故が削減しています。

首都圏３環状道路の整備率

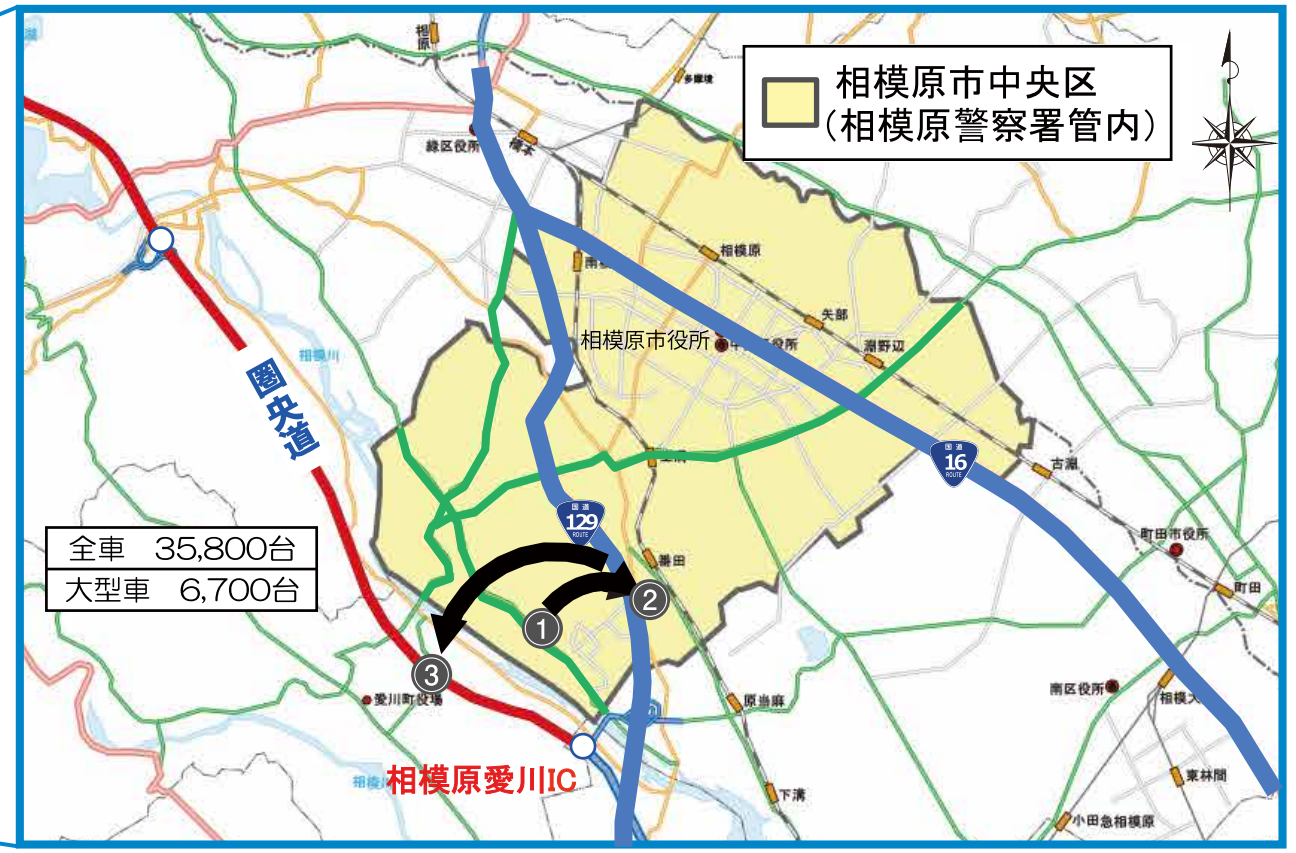
約3割（H16）⇒約7割（H26）



※土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

圏央道（相模原愛川IC～高尾山IC）（※8）

相模原愛川IC～高尾山IC（H26.6.26開通）



玉突き効果

③圏央道開通	②国道129号	①鍛冶谷相模原線
交通量 純増	交通量 5％減	交通量 2割減
0台→3万6千台	6万3千台→6万台	1万台→8千台

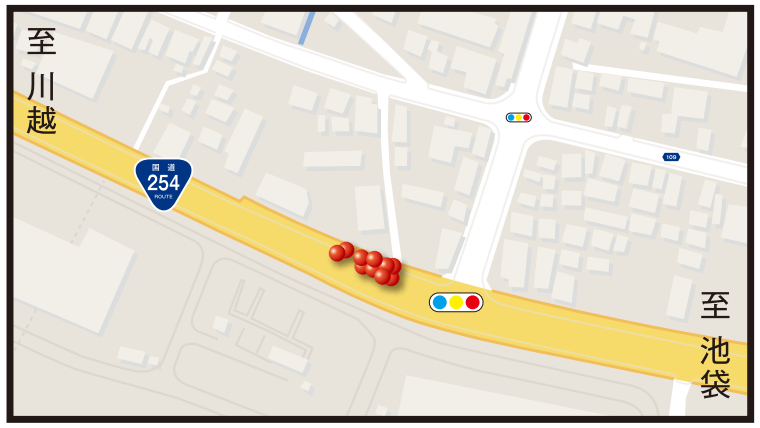
相模原警察署管内（相模原市中央区）の事故件数（※9）

1割減　　112件→102件（6ヶ月間の比較）

ビッグデータを活用し、道路の安全性を一 層高める交通安全対策を推進しています

区間ごとの事故率による分析に加え、ビッグデータ（急ブレーキ位置情報等）の分析を実施します。
これにより、事故の多発する可能性の高い潜在的な危険 箇所を特定し、効率的に道路の安全性を一層高めます。

埼玉県和光市の例（対策概要）



ビッグデータにより
急ブレーキ多発箇所
を特定

減速度 0.3G 以上を
急ブレーキと定義

現地にて**植栽帯が見通しを阻害**していることを把握

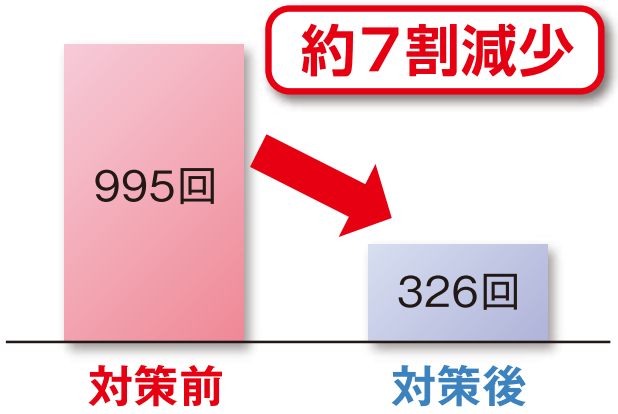
植栽帯を剪定し、急ブレーキ回数を削減

ETC2.0から得られる情報

プローブ情報
●速度、急ブレーキなど

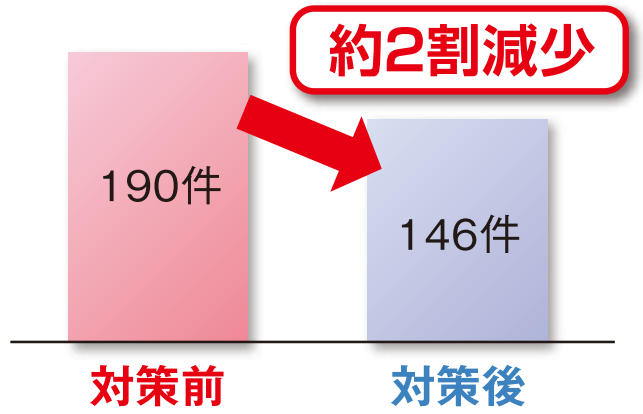
対策による効果（※10）

1ヶ月間の急ブレーキ総数
（県内160箇所）



※対策前：H20年10月（1か月間）
対策後：H23年10月（1か月間）

1年間の人身事故
（県内145箇所）



※対策前：H20年11月～H21年10月（1年間）
対策後：H23年10月～H24年9月（1年間）

生活道路を、ゾーン規制と連携して、歩車混在 から歩行者・自転車中心の空間へ転換します

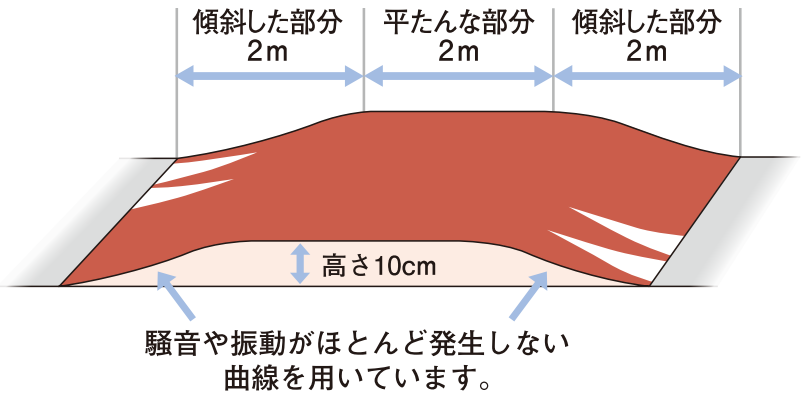
周辺の幹線道路が整備されたエリアにおいて、物理 的に速度低減や進入抑制を図る対策を実施します。
道路空間を車中心から歩行者・自転 車中心の幅員構成へと再配分します。

暮らしのみちを安全にする対策

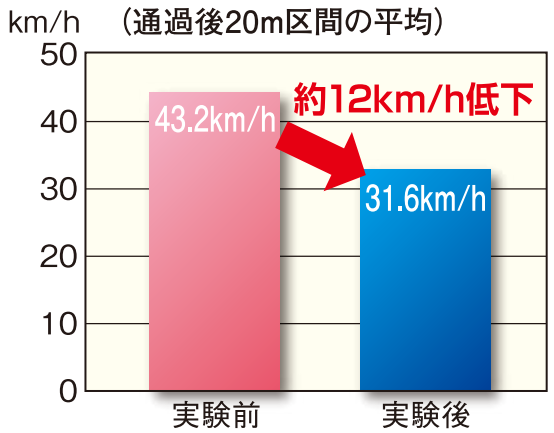
※自動昇降する車止め。導入に向け関係機関と検討中

ハンプによる速度抑制効果

標準的なハンプをななめから見た図



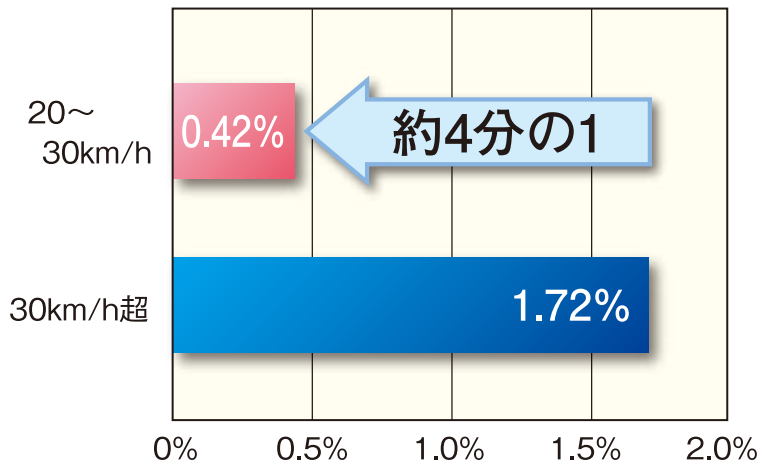
ハンプ通過後の速度（※11）



エリアの中は、歩行者・自転車中心の空間へ

※公安委員会

生活道路の速度別の致死率（※12）



道路協力団体制度の創設（道路法改正※）　※第48条の20等

国土交通省

○民間団体等との連携による道路の管理の一層の充実を図るため、道路協力団体制度を創設。
○道路協力団体が道路の魅力向上のための活動で得た収益により道路管理活動を併せて充実させることも可能。
○地区単位の道路の使い方や課題の検討・解消に向け、複数の道路管理者等による協議会に参画し、道路の利用者目線での活動を期待。

公的活動

道路空間の修景

（富士宮市）

除草・植栽活動

（富士宮市）

不法占用調査

【道路空間の活用イメージ】

収益活動

オープンカフェ

（名古屋市）

広告マネジメント

（札幌市）

レンタサイクル

（高崎市）

※スムーズな活動環境整備のため、 道路工事・占用に係る行政手続を簡素化

「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律」が平成28年3月31日に成立・公布。道路協力団体の関係については4月1日に施行。

高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ（案）の概要

【1. 高速道路での逆走発生状況と社会が取り巻く状況】

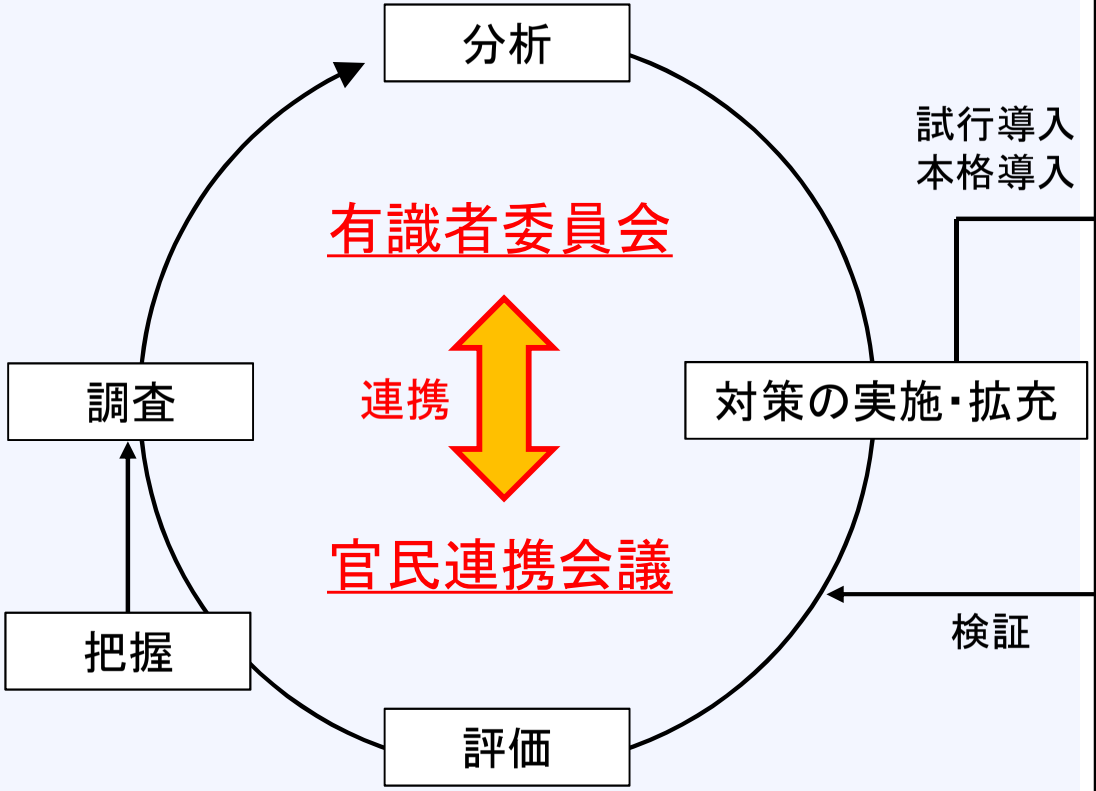
○ 高速道路での逆走は2日に1回の割合で発生しており、悲惨な事故が後を絶たない（死傷事故に至る確率は、通常の事故より高い）
○ 免許保有者に占める高齢者数、認知症の高齢者数はともに増加傾向にある
○ 逆走は海外でも発生しており、各国でも対策を進めている

【2. 現在の逆走対策と効果】

○ 平成26年度に逆走多発箇所33箇所を抽出し、道路側での物理的、視覚的な逆走対策を実施
○ この33箇所の追跡調査では、年間20件（うち事故6件）発生していた逆走が、年間4件（うち事故0件）へと減少し、対策による一定の効果を確認

【3. 今後の逆走対策の進め方】

○ 道路側、運転車側、自動車側それぞれから、ハード・ソフト面での重層的な対策を講じていく
○ 逆走対策のPDCAサイクルを継続的に実施



【4. 今後実現をめざす姿】

2016年度

○現行の逆走対策の拡大、拡充
- 視覚に訴える対策（注意喚起標識等）
- 物理的抑止対策（ラバーポール設置等）
- カーナビを活用した逆走車両への警告

○運転者への啓発
- 休憩施設やドライビングシミュレーターを活用した啓発
- 目的ICを行き過ぎた際の行動方法の周知

＋

2018年度

○車載機器メーカーの取り組み
- カーナビやETCなどの既存インフラの活用

○路側機器メーカーの取り組み
- 逆走車両への警告、順走車両への注意喚起手段の開発

＋

2020年度以降

○自動車メーカー等の新技術の活用
- 逆走を運転者に警告する機器の使用過程車への付加、新車への普及拡大
- 自動運転技術の活用

高速道路での逆走事故ゼロ達成

高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ

平成２８年 ３月

国 土 交 通 省

はじめに

高速道路での逆走は、概ね２日に１回発生しており、逆走者だけでなく、正しく走行している方も巻き込まれて、正面衝突するなど、悲惨な事故があとを絶たない。

国土交通省ではこれまでも、警察や高速道路会社と連携し、逆走が頻発している箇所などでの、物理的・視覚的な対策を進めてきた。

今後は、こうした道路側での対策の引き続きの拡充はもとより、カーナビゲーションシステムやＥＴＣ、自動運転技術など、さらに多様な分野の技術を活用するなどして、産学官が知恵を結集し、高速道路での逆走事故の撲滅に取り組んでいくことが必要である。

こうした背景を踏まえ、国土交通省では、平成２７年１１月２７日に、「２０２０年までに高速道路での逆走事故ゼロをめざす」目標を公表した。

この目標に向け、逆走対策の検討のため、「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会」（委員長：朝倉康夫 東京工業大学大学院教授）、「高速道路での逆走対策に関する官民連携会議」を設置し、さまざまな意見をいただいたところである。

このロードマップは、これらの意見をもとに、今後の高速道路での逆走対策の進め方に関して、国土交通省として取りまとめたものである。

１．高速道路での逆走発生状況と社会が取り巻く状況

（１）高速道路での逆走発生状況

国土交通省と高速道路会社が管理する高速道路では、事故または確保に至った件数だけで年間約２００件、概ね２日に１回の逆走事案が発生している。これらの事案の特徴として、以下が挙げられる。

① ５割はインターチェンジ（ＩＣ）やジャンクション（ＪＣＴ）で発生
② ７割が６５歳以上の高齢者
③ ５割が軽自動車、約４割が普通車
④ １５％が認知症の疑いや飲酒などの危険な運転者

このうち、概ね２割、年間約４０件が事故に至っている。逆走事故は、高速道路での事故全体と比較して、死傷事故となる割合が約４倍、死亡事故となる割合は約４０倍となっている。平成２６年までは、逆走事案に占める事故の割合は漸増傾向であったが、平成２７年は、警察や高速道路会社と連携した対策により、事故シェアは低下した。

また、逆走による事故の発生箇所は、全国に分布しており、偏在はみられない。

（２）社会が取り巻く状況

この四半世紀で、日本の高速道路ネットワークは全国に拡大した。高速自動車国道の延長は、約5,000kmから約8,600kmに伸び、利便性が増大する一方、これまでもっぱら一般道を利用してきた利用者や高齢者が、高速道路を利用する機会が増加した。

また、運転免許保有者に占める６５歳以上の高齢者数は増加傾向にあり、平成２６年には２０％に達している。認知症高齢者数の６５歳以上人口に対する比率は、平成２２年の実績で９．５％であり、厚生労働省の推計によれば、今後もこの比率は増加するものとされている。

海外の主要国でも、高速道路での逆走問題が発生している。運転者の年齢や状況の構成比率は各国で異なるものの、各国とも各種の逆走対策に取り組んでいる。

２．現在の逆走対策と効果

高速道路会社では、平成２６年９月より、警察庁、国土交通省と連携して、

・これまで逆走が複数回発生した箇所

・逆走が１回発生した箇所のうち、死傷事故となった箇所

計３３箇所を抽出し、全国で道路側での物理的、視覚的な逆走対策を開始した。

平成２６年度に対策を終えた、この３３箇所では、対策前に３３箇所の合計で、年間約２０件（うち事故６件）発生していた逆走が、年間約４件（うち事故０件）へと減少し、対策による一定の効果が確認できた。

しかし、故意や認知機能の低下による逆走に対しては、こうした道路側だけでの逆走対策には限界があることも、改めて認識された。

３．今後の逆走対策の進め方

逆走事故ゼロをめざすにあたり、「高速道路の逆走対策に関する有識者委員会」（以下、「有識者委員会」）での示唆も踏まえ、今後の逆走対策を、「過失」、「故意」、「認知機能低下」といった逆走の原因と、「逆走を未然に防ぐ」、「逆走に気づかせる」、「逆走が発生しても事故に至らせない」という対策の方向性の組み合わせで整理し、これをベースとして、道路側、運転者側、自動車側それぞれから、ハード・ソフト面での重層的な対策を講じていく。

その際、さらなる高齢化などの社会情勢、今後の技術開発の進展といった、周辺状況の変化に柔軟に対応するためにも、

① 逆走事案の把握
② 逆走事案の調査
③ 逆走事案の分析
④ 逆走対策の検討、実施と拡充
⑤ 逆走対策の評価

のＰＤＣＡサイクルを、継続的に実施していく必要がある。

（１）逆走事案の把握

これまでに引き続き、警察・道路管理者の連携によって、逆走車を把握し、事故に至らない間にいち早く確保していく。

今後、新たな検知技術の開発・導入によって、これまで確保できなかった逆走事案の認知向上が期待できる。

（２）逆走事案の調査

逆走事案の数は、高速道路の事故件数と比較して僅少であるため、各案件を詳細に調査することが可能である。

逆走者の確保後、警察による協力のもと、原因調査を引き続き実施し、道路管理者と情報共有することで、詳細な分析につなげる。

また、（公財）交通事故総合分析センターによる、交通事故追跡調査スキームを活用して、逆走事案個別の詳細な追跡調査を実施する。

（３）逆走事案の分析

逆走事案に関する各種の調査結果をもとに、逆走に至った原因を、詳細に分析する。

分析は、
・逆走事案の分類と傾向の把握
・逆走に至るプロセスの把握
に留意して行い、有識者委員会にも諮りつつ、逆走対策の検討に活用する。
また、逆走が複数回発生した箇所での発生傾向を把握して、類似箇所での対策に活かすことも重要である。

（４）逆走対策の検討、実施と拡充

逆走事案の分析結果をもとに、逆走対策を検討する。既往の対策と、民間のノウハウを効果的な逆走対策に活かすために設置した「高速道路の逆走対策に関する官民連携会議」（以下、「官民連携会議」）などの場で、民間企業から提示された新たな対策を、高速道路の実フィールドに順次採用し、拡充していく。
これらの対策の採用にあたっては、認知症専門医などへのヒアリングも適宜実施する。
また、逆走対策の実施、拡充と並行し、道路管理者等関係機関は連携して、
・高速道路休憩施設やドライビングシミュレーターを活用した啓発
・広報物の作成
・目的ＩＣを行き過ぎた際の料金所への申し出などの行動方法の周知
・逆走したり、遭遇した際の行動に関する、共通認識の醸成
といった、運転者への啓発を進める。

平成２８年１月２２日の第１回官民連携会議で、官民の参加者が一致した、官民が連携して取り組む対策内容は、以下のとおりである。

【道路管理者】
○道路管理者（国、高速道路会社）は、道路側の逆走対策に引き続き取り組むとともに、自動車、車載機器及び路側機器の試行導入や、本格導入に向けたフィールド提供などの協力を通じて、自動車側との連携を拡大する
【警察】
○警察は、交通ルールの周知徹底や、危険な運転者の免許取り消しなどの対策に、引き続き取り組む
【各メーカー共通】
○車両の逆走状態の把握や逆走車両の検知、それらを踏まえた警告や注意喚起、通報に関する技術開発を推進し、以下の過程で普及を促進する
①短期的には、カーナビやＥＴＣなどの既存インフラの活用

②中期的には、使用過程車への付加デバイスの開発・普及

③長期的には新車への標準装備化

【自動車メーカー】

○自動車メーカーは、逆走対策への活用も含め、自動運転技術の開発・普及に取り組む

【車載機器メーカー】

○車載機器メーカーは、カーナビやＥＴＣといった既存技術の逆走対策への活用に取り組むとともに、逆走中であることを運転者に警告するための付加デバイスの開発・普及に取り組む

【路側機器メーカー】

○路側機器メーカーは、逆走車両の把握に関する技術開発に取り組むとともに、道路管理者や自動車メーカー、車載機器メーカーと協調して、逆走車両運転者への警告、順走車両への注意喚起手段の開発・普及に取り組む

（５）逆走対策の評価

逆走対策の実施箇所では、その後の逆走抑制効果を把握し、対策内容の評価に活かす。特に、対策済み箇所で新たに逆走が発生した場合は、対策によって発生箇所が変わったかなどを、詳細に把握する必要がある。

こうした内容をもとに、有識者委員会での評価を経つつ、継続して、効果的な逆走対策の開発と導入に取り組んでいく。

４．今後実現をめざす姿

今後の逆走対策内容と実現イメージは、以下の各年次で別紙のとおりである。

○２０１６年度
○２０１８年度
○２０２０年度以降

おわりに

道路側、運転者側、自動車側、それぞれからアプローチする高速道路での逆走対策は、緒に就いたところである。今後も引き続き、定期的に開催する有識者委員会、官民連携会議の場で、逆走原因の詳細分析、導入済みの対策のフォローアップ、新たな対策の検討を進めていく。

その結果を踏まえて、このロードマップの内容は、定期的に見直しを実施する。

今後の逆走対策のイメージ

新たに実施される対策案： 2016年度＝緑字、2018年度＝青字、2020年度以降＝赤字

逆走に至る原因

逆走の認識あり（過失又は故意）

【178件、うち事故29件（死亡2件、負傷15件）】

○道を間違え戻ろうとした
○標識等の視認性不良
○カーナビの案内を誤認
○料金所を出られないと思った（通行券なし、非ETC）
○通行止めにより引き返そうとした
○事故による逆向き停止後に発進
○遺失物を探すため
○逮捕を逃れようと逃走　等

《主な動機》

・「過失」の場合
案内標示を見逃し、道を間違えて逆走

・「故意」の場合
行き先の間違いに気づき、正しい行き先に向かおうとして逆走

逆走の認識なし等

【81件、うち事故17件（死亡6件、負傷3件）】

○認知症の疑い
○精神異常・飲酒等
○その他　等

《主な動機》
正常な判断ができない、高速道路のルールや高速道路であることの認識なし

対策の方向性

「①逆走を未然に防ぐ」

「過失」への対策

【道路対策】

●過去に逆走が発生した箇所であることの警告
→警告標識等の設置

●逆走に至りにくい構造
・ハーフダイヤモンド型IC出口
・平面Y型ICのランプ交差箇所
・本線やランプの合流部
→ラバーポール設置

【運転者対策】

■●交通安全啓発
→逆走した際のルール周知

【自動車対策】

◆運転者の過失をリカバーする機能の付加
→自動での認知、判断、制御技術を応用した自動運転による逆走エリアへの進入阻止など

◆過去に逆走が発生した箇所であることの警告
→カーナビ等での警告

「②逆走に気づかせる」

【道路対策】

●誤進入地点でのわかりやすい案内
・SAPA流入ランプ
・ハーフダイヤモンド型IC出口
・平面Y型ICのランプ交差箇所
→大型矢印路面標示、高輝度矢印板、大型進入禁止看板、右折案内看板、カラー舗装等

●誤進入地点での注意喚起
・ランプ出口や合流部
→逆走防止装置（センサー＋音、光）

【各種警告】

●◆逆走中であることを認識させる警告

・本線や車内で警告
→路面標示、看板
→カーナビやETCを活用した車内警報

「③逆走が発生しても事故に至らせない」

■取締りの強化

【順走車対策】

●◆順走車に逆走車の存在を知らせる注意喚起

・本線や車内で警告
→情報板、センサー設置、管制センターとの連動
→路車間、車車間通信

「故意」への対策

【道路対策】

●行動選択地点での間違えにくい案内
・分岐部等での行先案内強化
→路面標示（矢印、行先）

●故意に逆走を開始する地点でのわかりやすい注意喚起
・本線やランプの合流部
→大型矢印路面標示、高輝度矢印板

【運転者対策】

●■高速道路通行ルールの啓発
→目的ICを過ぎた場合の料金所申告

■交通ルールの指導徹底

【自動車対策】

◆故意の逆走を防ぐ機能の付加
→自動での認知、判断、制御技術を応用した自動運転による逆走エリアへの進入阻止など

【強制停止策】

●◆逆走車を強制的に停止させる設備・機能の付加

逆走の認識なし等

●高速道路の認識がない者の進入抑制
・料金所入口一般レーン
→ゲートバー設置

■危険な運転者の免許取り消し等

◆危険な運転者が運転できない機能の付加

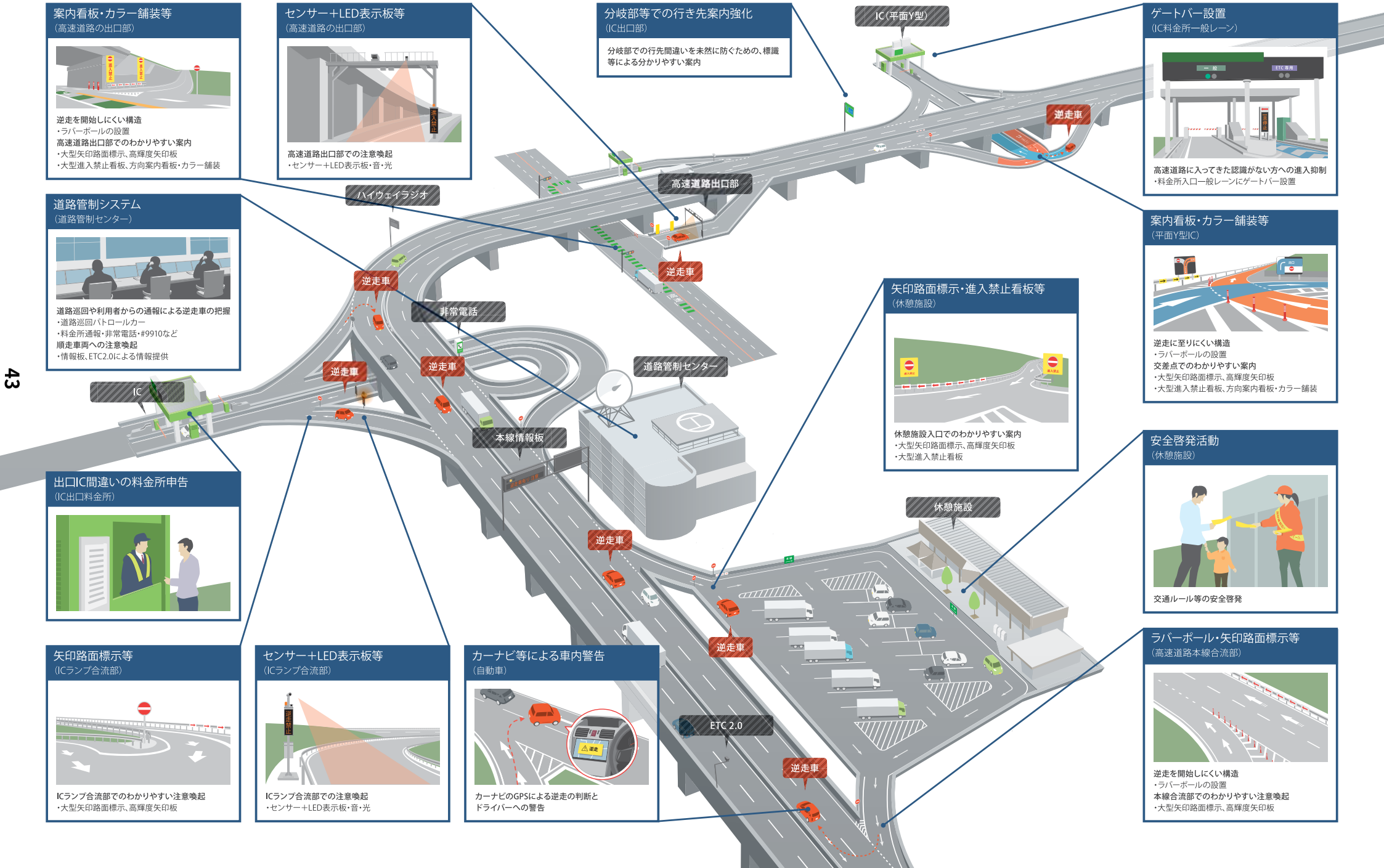
【　】内はH27年1～12月における逆走件数（確保及び事故）

●道路　◆自動車　■警察

※今後の検討を踏まえ具体化していく

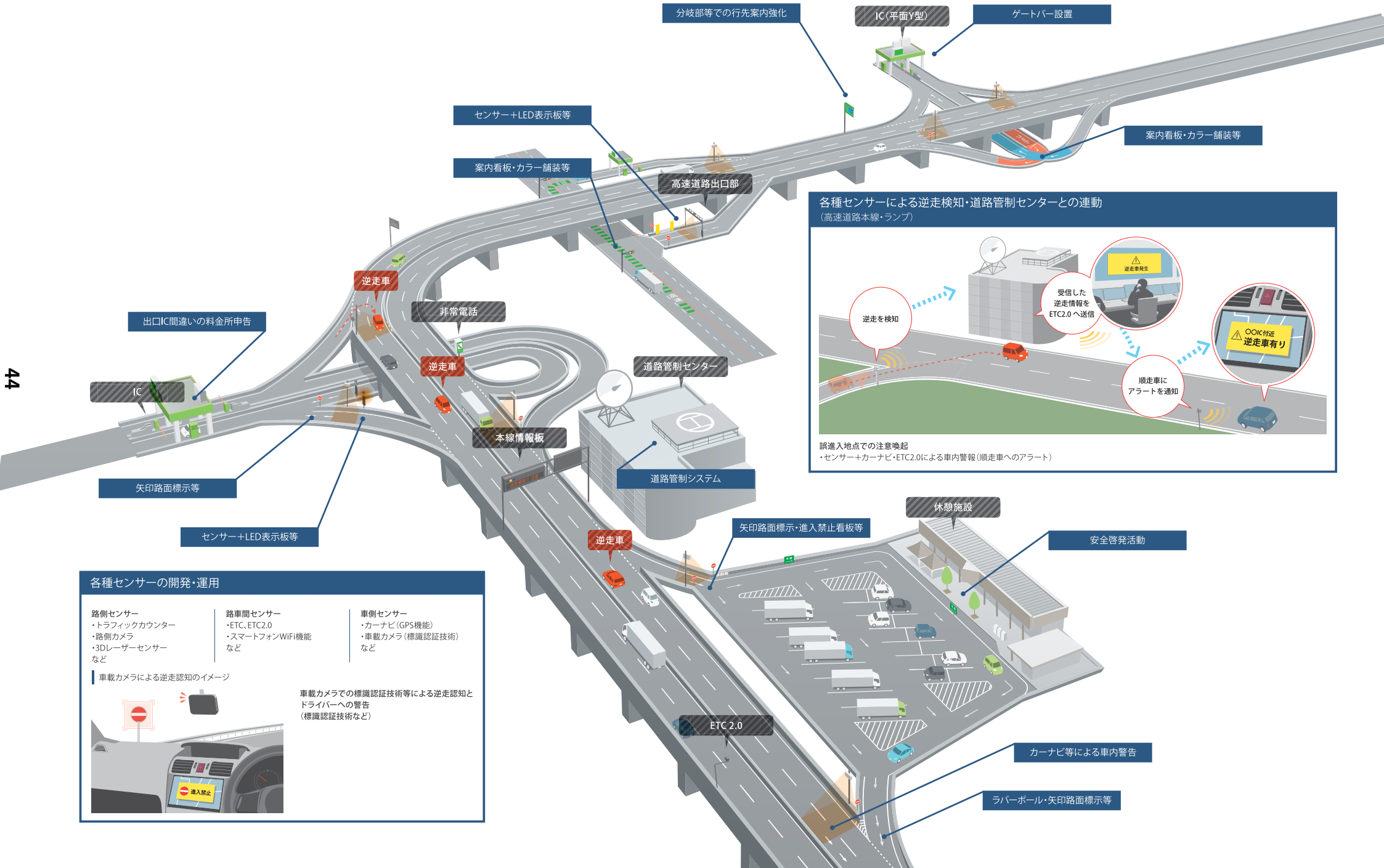
今後の逆走対策のイメージ（2016年度）

※イメージであり、今後の検討を踏まえ具体化していく



今後の逆走対策のイメージ（2018年度）

※イメージであり、今後の検討を踏まえ具体化していく



各種センサーによる逆走検知・道路管制センターとの連動

（高速道路本線・ランプ）

誤進入地点での注意喚起
・センサー＋カーナビ・ETC2.0による車内警報（順走車へのアラート）

各種センサーの開発・運用

路側センサー
・トラフィックカウンター
・路側カメラ
・3Dレーザーセンサー
など

路車間センサー
・ETC、ETC2.0
・スマートフォンWiFi機能
など

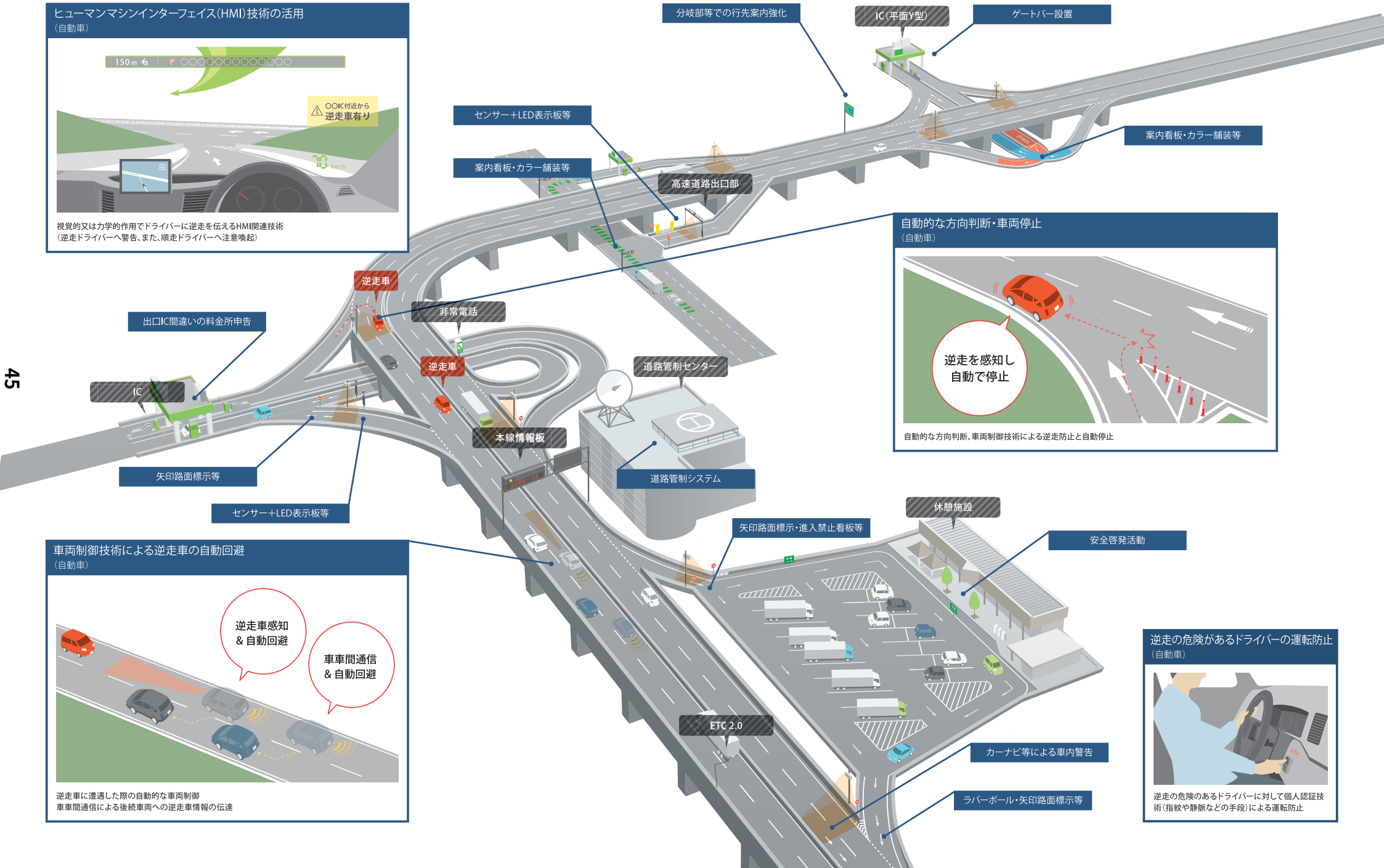
車側センサー
・カーナビ（GPS機能）
・車載カメラ（標識認証技術）
など

車載カメラによる逆走認知のイメージ

車載カメラでの標識認証技術等による逆走認知とドライバーへの警告
（標識認証技術など）

今後の逆走対策のイメージ（2020年度以降）

※イメージであり、今後の検討を踏まえ具体化していく



国地契第４９号
国官技第２９２号
国営管第３７６号
国営計第８３号
国港総第３８０号
国港技第７１号
国空予管第４４３号
国空安保第６５９号
国空交企第５６３号
国北予第２７号
平成２８年１月２０日

大臣官房官庁営繕部　各　課　長　殿
各地方整備局　総務部長　殿
企画部長　殿
営繕部長　殿
港湾空港部長　殿
北海道開発局　事業振興部長　殿
営繕部長　殿
各地方航空局　総務部長　殿
空港部長　殿
保安部長　殿

国土交通省
大臣官房地方課長
大臣官房技術調査課長
大臣官房官庁営繕部管理課長
大臣官房官庁営繕部計画課長
港湾局総務課長
港湾局技術企画課長
航空局予算・管財室長
航空局安全部空港安全・保安対策課長
航空局交通管制部交通管制企画課長
北海道局予算課長
（公印省略）

平成27年度補正予算等に係る国土交通省所管事業の執行における
入札・契約業務等の円滑な実施について

平成27年度補正予算等に係る国土交通省所管事業の執行については、平成28年１月20日付け国会公243号により事務次官より各地方整備局等あて通知されているところであるが、地域における公共工事の品質確保やその担い手の中長期的な確保・育成に配慮しつつ、早期かつ円滑な執行を図る観点から、このうち記１から記３までの事項については、下記に定めるところによることとする。また、北海道開発局においても同様の措置を採ることとする。

記

１．入札・契約手続の効率化等

入札・契約手続の実施に当たっては、「平成27年度における国土交通省直轄事業の入札及び契約に関する事務の執行について」（平成27年４月10日付け国官総第12号、国官会第９号、国地契第５号、国官技第15号、国営管第12号、国営計第３号、国北予第１号又は平成27年４月10日付け国官総12－２号、国官会第９－２号）による他、次の(1)及び(2)により、事務の改善及び効率化並びに手続に要する期間の短縮に努めること。

(1) 契約変更の取扱い

契約変更の範囲については、「設計変更に伴う契約変更の取扱いについて」（昭和44年３月31日付け建設省東地厚発第31号の２）又は「設計変更に伴う契約変更の取扱いについて」（昭和44年４月1日付け建設省営管発第282号）により運用されているところであるが、現に施工中の工事と分離して施工することが著しく困難な工事については、既契約工事に追加することで、早期執行を図ること。

(2) 入札書及び技術資料の同時提出の取扱い

入札書及び技術資料の同時提出については、「高知県内の入札談合事案を踏まえた入札契約手続の見直しの実施について」（平成26年２月６日付け国地契第61号、国官技第256号、国営計第110号、国北予第39号）の規定にかかわらず、平成27年度補正予算による工事に適用しなくても差し支えないこととすること。

２．円滑な事業執行

事業の執行に当たっては、「平成27年度における国土交通省直轄事業の入札及び契約に関する事務の執行について」（平成27年４月10日付け国官総第12号、国官会第９号、国地契第５号、国官技第15号、国営管第12号、国営計第３号、国北予第１号又は平成27年４月10日付け国官総第12-2号、国官会第９－２号）による他、次の(1)及び(2)により、円滑な事業執行のための入札及び契約事務の適切な実施に努めること。

(1) 最新の単価を適用した予定価格の設定等

予定価格設定時における最新の公共工事設計労務単価及び設計業務委託等技術者単価等の単価を適用して予定価格を設定すること。また、「賃金等の変動に対する工事請負契約書第25条第６項の運用について」（平成26年１月30日付け国地契第57号、

国官技第253号、国営管第393号、国営計第107号、国港総第471号、国港技第97号、国空予管第491号、国空安保第711号、国空交企第523号、国北予第36号）に基づき、その適用対象となる工事については遺漏なきよう措置されたい。

(2) 施工時期等の平準化

「施工時期等の平準化に向けた計画的な事業執行について」（平成27年12月25日付け国官総第186号、国官会第2855号、国地契第43号、国官技第255号、国営官第355号、国営計第75号、国北予第25号）に基づき、平成28年度第１四半期の工事量を確保するため、早期かつ円滑な執行を図るとともに、余裕期間制度の積極的な活用、繰越制度の適切な活用等により、施工時期等の平準化に努めること。

（直轄、独法等）

国会公第２４３号
平成２８年１月２０日

各発注機関の長　殿

国土交通事務次官

平成２７年度補正予算等に係る国土交通省所管事業の執行について

平成２７年度国土交通省所管事業の執行については、既に平成２７年４月１０日付け国会公第１０号により種々御配慮をお願いしているところであるが、一億総活躍社会の実現に向けて緊急に実施すべき対策、総合的なＴＰＰ関連政策、災害復旧・防災減災事業への対応及びその他喫緊の課題への対応並びに公共事業の平準化を図るための一般公共事業に係る国庫債務負担行為の追加を内容とする補正予算が１月２０日に成立したので、これによる追加事業を含めた今後の所管事業の執行に当たっては、前記通達によるほか、下記の事項に十分留意の上、引き続き適正な事業の実施を図られたく、命により通達する。

（本省内部部局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局、観光庁、気象庁、運輸安全委員会、海上保安庁）
なお、これに伴い、事業の実施に当たる職員の健康管理についても十分留意されたい。

記

１．平成２７年度補正予算による追加事業については、地域における公共工事の品質確保やその担い手の中長期的な確保・育成に配慮しつつ、早期かつ円滑な執行を図ること。

２．入札・契約手続の実施に当たっては、「平成２７年度における国土交通省直轄事業の入札及び契約に関する事務の執行について」（平成２７年４月１０日）等に基づき、一層の透明性及び競争性の確保等に努めるとともに、事業に早期に着手できるよう、総合評価落札方式における提出資料の簡素化等や指名競争入札方式の活用、工事の種類・現場条件等を考慮した概算数量発注や詳細設計付工事発

注の積極的活用及び総合評価落札方式における技術審査・評価業務の効率化の徹底により、事務の改善及び効率化並びに手続に要する期間の短縮に努めること。

３．工事の発注に当たっては、ダンピング受注の防止徹底、最新の労務単価の適用等による適正な価格による契約及び地域の実情等に応じた資材等の地域外からの調達に係る適切な支払いを推進すること。特に、最新の公共工事設計労務単価及び設計業務委託等技術者単価の適切な運用に努めること。また、工事の円滑な施工を確保するため、建設技術者等の効率的な活用に資する措置を適切に実施し、地域企業の活用に配慮しつつ発注ロットの大型化等適切な規模での発注等による技術者・技能者の効率的活用を図るとともに、適切な工期の設定、工事開始前に労働者確保等の準備を行うための余裕期間制度の活用により施工時期等の平準化に努めること。

また、地域建設業経営強化融資制度等に関する債権譲渡承認事務の迅速化、工事検査及び支払事務の迅速化に努めるとともに、下請業者に対する請負代金の金額の設定及びその支払が適正に行われるよう、「建設業法」（昭和２４年法律第１００号）等の関係規定の遵守を請負業者に徹底すること。

４．平成２７年８月２８日に閣議決定された「平成２７年度中小企業者に関する国等の契約の基本方針」等の趣旨を踏まえ、引き続き中小建設業者等の受注機会の確保に努めること。

（補助）

国会公第２４３号－２
平成２８年１月２０日

各都道府県知事　殿
各政令指定都市の長　殿

国土交通事務次官

平成２７年度補正予算等に係る国土交通省所管事業の執行について

標記について、別添のとおり地方支分部局、関係独立行政法人等に通達したところですので、参考までに送付します。

（都道府県）
なお、貴管内関係市町村等に対しても、周知方お願いします。

国 官 総 第 ２ 号
国官会第１０７号
国 地 契 第 １ 号
国 官 技 第 ２ 号
国 営 管 第 １ 号
国 営 計 第 １ 号
国 北 予 第 １ 号
平成２８年４月１日

大臣官房官庁営繕部長　殿
各 地 方 整 備 局 長　殿
北 海 道 開 発 局 長　殿

大 臣 官 房 長
（公印省略）

平成28年度における国土交通省直轄事業の
入札及び契約に関する事務の執行について

平成28年度国土交通省所管事業の執行については、平成28年４月１日付け国会公第１号により事務次官から貴職あて通知したところであるが、入札及び契約手続における一層の透明性及び競争性の確保、公共工事の品質確保やその担い手の中長期的な確保・育成等を図る観点から、その実施に当たっては、下記の点に留意の上、適切に執行されたい。

なお、その執行に当たっては、東日本大震災の被災地域の一日も早い復旧・復興を図るため積極的に事業を推進すること。

記

１　事務の改善及び効率化について

(1) 総合評価落札方式における提出資料の簡素化等

総合評価落札方式の実施に際しては、「国土交通省直轄工事における総合評価落札方式の運用ガイドラインについて」（平成 25 年３月 26 日付け国地契第 109 号、国官技第 296 号、国営計第 121 号、国北予第 53 号）、「港湾空港等工事における総合評価落札方式の運用ガイドラインについて」（平成 27 年３月 16 日付

け国港総第 455 号、国港技第 106 号）又は「「航空局等直轄工事における総合評価落札方式の運用ガイドライン」の制定について」（平成 25 年 10 月 24 日付け国空予管第 329 号、国空安保第 425 号）に規定する施工能力評価型Ⅰ型の対象工事のうち、次のイ）及びロ）の条件をすべて満たす工事（港湾空港関係においてはロ）の条件を満たす工事）においては、施工能力評価型Ⅱ型により入札手続きを実施することにより、提出資料を簡素化等できるものとする。

イ）１件につき予定価格が３億円未満の工事

ロ）施工計画の提出を求めずに、企業・技術者の能力等の評価により、適切かつ確実に施工上の性能等が確保されることが確認できる工事

(2) 一括審査方式の活用

① 総合評価落札方式における企業の技術力審査・評価を効率化するため、以下の条件をすべて満たす２以上の工事において、提出させる技術資料（技術提案及び施工計画を含む。）の内容を同一のものとすることができるものとする。

ただし、１．(1)を適用する工事については、イ）からホ）までの条件をすべて満たせばよいものとする。

イ）支出負担行為担当官又は分任支出負担行為担当官が同一である工事

ロ）工事の目的・内容が同種の工事であり、技術力審査・評価の項目が同じ工事

ハ)「工事請負業者選定事務処理要領」（昭和 41 年 12 月 23 日付け建設省厚第 76 号）及び「官庁営繕部工事請負業者選定要領」（昭和 42 年７月１日付け建設省営管第 845 号）第３に掲げる工事種別及び同第２第２号の等級区分、「契約業者取扱要領」（昭和 55 年 12 月１日付け運輸省港管第 3722 号）第７条第１項に掲げる工事種別及び同条第２項の等級区分、「国土交通省所管の契約に係る競争参加資格審査事務処理要領について」（平成 13 年１月６日付け国官会 22 号）の別紙「国土交通省所管の契約に係る競争参加資格審査事務取扱要領」別表第二に掲げる業種区分及び別表第一に掲げる等級に掲げる等級が同じ工事

二）施工地域が近接する工事

ホ）入札公告、競争参加資格申請書等の提出、入札、開札及び落札決定のそれぞれについて同一日に行うこととしている工事

へ) 工事の品質確保又は品質向上を図るために求める施工計画又は技術提案のテーマが同一となる工事

ト）「請負工事成績評定要領の運用について」（平成 13 年 3 月 30 日付け国官技第 93 号）別添２「地方整備局工事技術的難易度評価実施要領」別記様式第１「工事技術的難易度評価表」、「官庁営繕部請負工事成績評定要領の運用について」（平成 13 年 3 月 30 日付け国営計第 88 号、国営技第 34 号）別添２「官庁営繕部工事技術的難易度評価実施要領」別記様式第 1-1～1-2「工事技術的難易度評価表」、「請負工事成績評定基準の制定について」（平成

22 年 6 月 1 日付け国港技第 27-2 号）別添２「工事技術的難易度評価実施基準」別記様式第１(1)「発注時工事技術的難易度評価表」又は「航空局工事成績評定要領」（平成 10 年３月 26 日付け空経第 238 号、空建第 47 号）別添２「航空局工事技術的難易度評定要領」別記様式第１－１～１－４「工事技術的難易度評価表」のいずれかの様式のすべての大項目及び技術提案又は施工計画を求めるテーマに関連のある小項目の評価が同じ工事

② 一括審査方式の適用に当たっては、次の事項に留意するものとする。

イ）入札公告及び入札説明書の交付は工事ごとに別々に行うこと。

ロ）落札決定を行う工事の順番を入札公告及び入札説明書において明らかにすること。

(3) 入札方式等の取扱い

① 「一般競争入札方式の拡大について」（平成 17 年 10 月 7 日付け国地契第 80 号）、「官庁営繕部所掌の工事における一般競争入札方式の拡大について」（平成 17 年 10 月 7 日付け国営管第 235－５号）、「一般競争入札方式の拡大について」（平成 17 年 10 月 7 日付け国港総第 234 号）、「航空局における一般競争入札方式の拡大について」（平成 17 年 10 月 12 日付け国空予管第 415 号）等に基づき一般競争入札方式の実施、拡大等に取り組んでいるが、地域の実情や工事の特性を踏まえ、指名競争入札方式の実施により早期着手等の観点から大きな効果が見込まれる工事については、指名競争入札方式により実施しても差し支えない。

② 上記①の場合、技術提案を評価すべき工事その他必要な工事では、総合評価落札方式を適切に活用すること。

③ 上記①により指名競争入札方式による場合、入札及び契約手続の透明性・公正性の確保に遺漏がないよう適切な措置を講じることとし、指名競争入札方式によった場合、入札監視委員会等の第三者機関により指名業者の選定等について事後チェックを行い、その結果を本省担当課まで適切に報告すること。

２ 入札及び契約手続における発注者としての規律の保持について

(1) 昨今、発注関係事務に携わる職員による不適切な事務処理事案が発生していることを踏まえ、発注関係事務に携わるすべての職員について、発注者と応札者・受注者との間の規律保持を徹底すること。

(2) 入札談合への関与行為は、決してあってはならないことであり、これまで講じてきたコンプライアンス推進の強化、入札及び契約手続の見直しと情報管理の徹底等の再発防止対策の実施に万全を期し、入札及び契約手続を厳正に実施すること。また、再発防止対策のうち、入札及び契約手続の見直しについては、「高知県内の入札談合事案を踏まえた入札契約手続の見直しの実施について」（平成 26 年２月６日付け国地契第 61 号、国官技第 256 号、国営計第 110 号、国北予第 39 号）及び「高知県内の入札談合事案を踏まえた入札契約手続の見直しの実施

について」（平成 26 年３月 11 日付け国港総第 555 号、国港技第 117 号）に基づき、その適用対象になる工事については、遺漏なきよう措置されたい。

(3) 不正行為に対しては厳正に対処すること。

３　円滑な事業執行のための入札及び契約事務の適切な実施

(1) 政府調達協定の適用対象

政府調達に関する協定（平成７年条約第23号）の適用対象については、平成28年４月１日以降に締結する契約から、工事については予定価格７億４千万円以上、建設コンサルタント業務等については予定価格７千４百万円以上の案件とされているので留意すること。

(2) 最新の単価及び積算基準を適用した予定価格の設定等

平成28年２月から適用している公共工事設計労務単価及び設計業務委託等技術者単価等の最新の単価及び最新の積算基準を適用して予定価格を設定すること。また、「賃金等の変動に対する工事請負契約書第25条第６項の運用について」（平成26年１月30日付け国地契第57号、国官技第253号、国営管第394号、国営計第107号、国港総第471号、国港技第97号、国空予管第491号、国空安保第711号、国空交企第523号、国北予第36号）に基づき、その適用対象となる工事については遺漏なきよう措置されたい。

(3) 適切な工期の設定及び施工時期等の平準化

「施工時期等の平準化に向けた計画的な事業執行について」（平成27年12月25日付け国官総第186号、国官会第2855号、国地契第43号、国官技第255号、国営官第355号、国営計第75号、国北予第25号）に基づき、施工時期等の平準化に努めること。

(4) 適切な規模での発注

地域企業の活用に配慮しつつ適切な規模での発注による技術者・技能者の効率的活用を図ることとされたところであり、遺漏なきよう措置されたい。

なお、中小建設業者等の受注機会の確保を図るため、政府調達協定の対象工事を除く大規模な工事について、工事難易度が低いものについては、上位等級工事への参入の拡大を積極的に推進すること。

(5) 技術者の専任等に係る取扱いについて

主任技術者の専任に係る取扱い、現場代理人の常駐義務緩和に関する運用及び監理技術者等の専任を要しない期間の設定については、「建設工事の技術者の専任等に係る取扱いについて（改正）」（平成26年２月３日付け国地契第64号、国官技第262号、国営計第117号）、「建設工事の技術者の専任等に係る取扱いについて（改正）」（平成26年２月３日付け国営管第384号、国営計第117号）、「建設工事の技術者の専任等に係る取扱いについて（改正）」（平成26年２月３日付け国港総第489号、国港技第105号）及び「建設工事の技術者の専任等に係る取扱いについて（改正）」（平成26年２月７日付け国空安保第728号、国空交企第546

号）に基づき、その適用対象となる工事については遺漏なきよう措置されたい。

(6) 発注者間の連携体制の強化等

発注者間の協力体制については、「公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針について」（平成17年８月26日閣議決定。平成26年９月30日最終改正。以下「基本方針」という。）及び「発注関係事務の運用に関する指針」（平成27年１月30日公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議申合せ。以下「運用指針」という。）に基づき、公共工事の品質確保に向けて、地域発注者協議会や地方公共工事契約業務連絡協議会等を通じて他の発注者との情報交換等を行うとともに、発注関係事務の適切かつ効率的な運用の実施のために必要な連携や調整等に取り組むこととしている。

これらを踏まえ、建設業者における計画的な技術者の配置や円滑な資機材の調達を図るため、地域の実情等に応じ発注見通しを統合して公表するなど、発注者間の一層の連携に努め、発注者共通の課題への対応や各種施策の推進を図ること。

(7) 中小建設業者等の活用

工事の性質又は種別、建設労働者の確保、建設資材の調達等を考慮した上、円滑かつ効率的な施工が期待できる工事については、地元建設業者、専門工事業者等の中小建設業者等の活用を図ること。なお、競争参加資格に地域要件を設定している工事について、支店又は営業所の資格で入札参加した建設業者を落札者として決定した場合には、引き続き、契約の締結に際して、当該支店又は営業所の運営状況や専任技術者の配置状況等について確認できる資料の提出を必要に応じて求めるとともに、提出された資料の写しを、適宜建設業許可部局に情報提供すること。

(8) 地域維持型契約方式の活用

地域維持事業の担い手確保が困難となるおそれがある場合には、人員や機械等の効率的運用と必要な施工体制の安定的な確保を図る観点から、地域の実情を踏まえつつ、包括発注、複数年契約、地域維持型共同企業体の活用など、地域維持型契約方式を活用すること。

(9) 概算数量発注又は詳細設計付工事発注にて実施した工事の契約変更

概算数量発注については、「条件明示について」（平成14年３月28日付け国官技第369号）又は「施工条件明示について」（平成14年５月30日付け国営計第24号）の規定により工事に関する施工条件を設計図書に明示することに留意しつつ、その適切な活用に努めること。また、詳細設計付工事発注についても、工事の種類、現場条件等を考慮し、適切な活用に努めること。なお、概算数量発注又は詳細設計付工事発注で実施する工事においては、当該工事に係る詳細設計及び数量（以下「詳細設計等」という。）が確定した段階で、最初の契約変更を適切に行うこと。

また、概算数量発注又は詳細設計付工事発注で実施する工事においては、当該

工事に係る詳細設計等に基づく最初の設計変更により追加されるものについて、原則として「設計変更に伴う契約変更の取扱いについて」（昭和44年３月31日付け建設省東地厚発第31号の２）中の「現に施工中の工事と分離して施工することが著しく困難なもの」として契約変更の対象としても差し支えないものとする。

(10) 東日本大震災による被災地域における復旧・復興事業の円滑な施工

東日本大震災による被災地域における復旧・復興事業の円滑な施工を図るため、「直轄事業における復旧・復興工事のための共同企業体の当面の取扱いについて」（平成24年３月29日付け国地契第105号、国官技第368号、国営計第120号、国港総第755号、国港技第152号）、「復旧・復興建設工事における共同企業体の当面の取扱いについて」（平成24年3月14日付け国空予管第393号）、「平成24年度補正予算等の執行における積算方法等に関する試行について」（平成25年２月６日付け国技建第７号）及び「東日本大震災の復旧・復興事業における労働者宿舎設置の積算方法に関する試行について」（平成25年２月22日付け国技建第８号）、「東日本大震災の被災地における工事請負契約書第25条第５項の運用の簡素化の試行について」（平成26年２月３日付け国地契第63号、国官技第257号、国営計第111号）、「東日本大震災の被災地における工事請負標準契約書第25条第５項の運用の簡素化の試行について」（平成26年２月３日付け国港総第482号、国港技第103号、国空安保第718号）、「東日本大震災の復旧・復興事業等における積算方法等に関する試行について」（平成26年２月３日付け国技建第３号）、「東日本大震災の復旧・復興事業等における積算方法等に関する試行について」（平成26年２月３日付け国港技第101号）、「東日本大震災の復旧・復興事業等における積算方法等に関する試行について」（平成26年２月３日付け国空安保第717号）等に基づく措置を講じるなど、関係者と一丸となって取り組むこと。

4　入札及び契約手続における一層の透明性及び競争性の確保

(1) 多様な入札契約方式の導入・活用等

工事の発注に当たっては、公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成17年法律第18号。以下「品確法」という。）第３条第４項及び基本方針第２の４に基づき、運用指針及びそれぞれの技術力や発注体制を踏まえつつ、工事の性格や地域の実情等に応じて、多様な入札契約方式の中から適切な入札契約方式を選択し、又は組み合わせて適用するよう努めること。

①　水門設備工事などの機械・設備工事のうち、特殊性を有する工事については、その態様等に応じて、詳細設計付工事発注方式、設計施工一括発注（デザインビルド）方式、本体・設備一括発注方式など多様な発注方式の導入を図ること。また、必要に応じて、ＣＭ（コンストラクション・マネジメント）方式の活用に努めること。

なお、水門設備工事については、１(3)にかかわらず原則すべての工事について一般競争入札方式によること。

② それ以外の工事については、必要に応じて、詳細設計付工事発注方式、設計施工一括発注（デザインビルド）方式やＣＭ（コンストラクション・マネジメント）方式の活用に努めるほか、通信設備工事については、「通信設備工事における維持管理付き工事の試行について」（平成22年12月16日付け国地契第36号、国官技第264号）に基づき、維持管理付き工事の試行に努めること。

また、一般競争入札方式又は工事希望型競争入札方式による場合、工事難易度が低い工事については、より一層の競争を促進させる観点から、「一般競争入札等の競争参加資格における施工実績に係る要件を緩和する工事の試行について」（平成22年３月29日付け国地契第39号、国官技第371号、国営計第104号）、「一般競争入札等の競争参加資格における施工実績に係る要件を緩和する工事の試行について」（平成22年３月29日付け国営管第489号、国営計第110号）、「一般競争入札等の競争参加資格における施工実績に係る要件を緩和する工事の試行について」（平成22年３月29日付け国港総第1050－１号、国港技第77－１号）又は「一般競争入札等の競争参加資格における施工実績に係る要件を緩和する工事の試行について」（平成22年4月19日付け国空予管第109号、国空技企第12号）により、競争参加資格の施工実績に係る要件において工事量を求めないこととしているので、その適切な実施に努めること。

(2) 政府調達協定対象工事における一般競争入札方式の競争参加資格とする経営事項評価点数

政府調達に関する協定の適用対象となる工事に関し、比較的工事規模が小さく技術的難易度の低い一般土木工事、建築工事、電気設備工事及び暖冷房衛生設備工事について、建設業者の施工能力が確保でき、工事の質の低下を招くおそれがない場合には、競争参加資格とする経営事項評価点数の引き下げを適切に図ること。

(3) 中立かつ公正な審査の確保

総合評価落札方式における技術提案の審査に当たっては、その拡大と拡充の状況にかんがみれば、一層の透明性の向上を図ることが必要であることから、「総合評価方式及びプロポーザル方式における技術提案の審査に関する体制について」（平成18年７月11日付け国官総第263号、国官会第495号、国地契第38号、国官技第92号、国営計第54号）又は「総合評価方式における技術提案の審査に関する体制について」（平成18年9月27日付け国空予管第388号）に基づき、中立かつ公正な実施に努めること。

また、技術提案等の採否の通知については、「総合評価落札方式の実施に伴う手続について」（平成12年９月20日付け建設省厚契発第32号、建設省技調発第147号、建設省営計発第132号）、「総合評価落札方式の実施に伴う手続について」（平成12年12月11日付け建設省営管発第450号、建設省営計発第158号）、「総合評価落札方式における手続きについて」（平成14年２月22日付け国港管第1188号、国港建第272号）又は「総合評価落札方式における手続きについて」

（平成17年６月3日付け国空予管第130号、国空建第24号）に基づき実施するとともに、「総合評価落札方式における技術提案等の採否に関する詳細な通知の実施について」（平成22年４月９日付け国地契第２号、国官技第９号、国営計第５号）、「総合評価落札方式における技術提案等の採否に関する詳細な通知の実施について」（平成22年４月15日付け国営管第26号、国営計第８号）、「総合評価落札方式における技術提案等の採否に関する詳細な通知の実施について」（平成22年４月９日付け国港総第27号、国港技第２号）又は「総合評価落札方式における技術提案等の採否に関する詳細な通知の実施について」（平成22年4月28日付け国空予管第182号、国空技企第15号）の定めるところに従い、技術提案等の採否に関する詳細な通知及び通知に関する問い合わせ窓口の設置を適切に実施すること。落札結果等については、契約後なるべく早期に、評価項目ごとに評価の結果を公表する等、適切に情報提供を行うこと。

なお、応札者が技術提案を作成する上で必要となる資料の提供にあたっては、個人情報や予定価格の類推を可能とする情報を公表しないよう措置するともに、受発注者双方の事務負担軽減や情報の共有化の観点から、技術提案を作成する上で参考となる工事関連データの提供やITを活用した工事説明会の実施に努めること。

(4) 公共事業等からの暴力団排除の推進

予算決算及び会計令（昭和22年勅令第165号）第70条第3号の規定及び「あらゆる契約からの暴力団排除の推進について」（平成24年３月19日付け国官会第3166号、国地契第89号、国港総第704号、国北予第34号）又は「あらゆる契約からの暴力団排除の推進について」（平成24年３月23日付け国空予管第444号）に従い、国土交通省が行う公共事業等からの暴力団排除の徹底を図ること。

また、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（平成12年法律第127号）第11条に基づく措置を適切に実施し、建設業からの暴力団排除についても徹底を図ること。

(5) 入札ボンド制度の活用

いわゆる「入札ボンド制度」については、「入札保証金の取扱いに関する試行について」（平成24年３月19日付け国官会第3186-2号、国地契第91号、国北予第36号）、「入札保証金の取扱いに関する試行について」（平成24年10月２日付け国営管第255号）、「入札保証金の取扱いに関する試行について」（平成22年５月20日付け国港総第135号、国港技第20号）又は「入札保証金の取扱いに関する試行について」（平成24年3月23日付け国空予管第446号）に基づき引き続き適切な実施に努めるとともに、地方公共団体等における導入状況も踏まえ、更なる対象の拡大に努めること。

(6) 随意契約の見直し

随意契約（プロポーザル方式を含む。）については、これまでも「随意契約見直し計画」（平成18年６月策定、平成19年１月改訂）及び「国土交通省にお

ける随意契約の総点検、見直しについて」（平成19年12月26日とりまとめ）に従い、応募要件の見直しによる民間参入の拡大、契約方式の見直しによる競争性の向上、第三者機関の監視体制の強化などの措置を着実に推進してきているところであるが、なお一層の民間参入の拡大や契約方式における競争性の向上に取り組むとともに、入札監視委員会による監視を通じて、一層の適正化を図ること。

また、プロポーザル方式による調達に当たっては、技術提案書の特定前に第三者機関による審査を実施すること等により、契約の透明性の確保を図ること。

(7) 調達改善計画の推進

競争性の確保や調達コストの縮減、調達対象の品質確保などの観点から調達改善を図ることとし、その具体的な取組内容や目標などを定めた「平成28年度国土交通省調達改善計画」を適切に推進すること。

(8) 再委託の厳正な取扱い

建設コンサルタント業務等における再委託については、契約書において一括して、又は設計図書等で指定した部分を再委託することを禁止するとともに、あらかじめ指定した軽微な部分を除く一部の再委託についても承諾を得るものとされている。また、「土木設計業務等委託契約における再委託の承諾手続等の運用について」(平成20年９月１日付け国官技第110－２号、国技建第５号)において、「設計業務共通仕様書」が適用される業務のうち、随意契約（プロポーザル方式を含む。）により調達を行う業務については、再委託額が業務委託料の１／３を超える場合は、その理由を確認し、やむを得ない理由が認められる場合において承諾するよう措置したところであり、不適切な再委託が行われないよう厳正な取扱いを行うこと。

5　公共工事等の品質確保の促進

(1) 総合評価落札方式

品確法第15条第１項本文及び基本方針第１に基づき、落札者の決定に際しては、総合評価落札方式を基本とすること。

(2) ＩＣＴの全面的な活用（ＩＣＴ土工）の推進

建設現場における生産性を向上させ、魅力ある建設現場を目指すi-Constructionの推進に当たり、ＩＣＴを全面的に活用した工事等を実施することとしており、「i-Constructionにおける「ＩＣＴの全面的な活用（ＩＣＴ土工）」の推進について」(平成28年３月30日付け国官技第402号、国総公第92号)に示された実施方針に基づき、当該工事等を積極的に導入・活用し、建設現場におけるプロセス全体の最適化を図ること。

(3) 総合評価落札方式の適切な運用と技術評価点の加算点の適切な設定

総合評価落札方式の実施に際しては、「国土交通省直轄工事における総合評価落札方式の運用ガイドラインについて」、「港湾空港等工事における総合評

価落札方式の運用ガイドラインについて」又は「「航空局等直轄工事における総合評価落札方式の運用ガイドライン」の制定について」に基づき、工事内容、規模、要求要件等に応じて、類型の選定や評価項目・配点の設定等を適切に実施すること。なお、企業の急激な受注増加に伴う工事品質への影響や中長期的な技術者の確保・育成にも留意すること。

また、企業の施工能力を評価する施工能力評価型と、施工能力に加え技術提案を求めて評価する技術提案評価型への二極化、段階的選抜方式の活用等、技術力評価の簡素化・効率化に努めること。なお、段階的選抜方式の実施に際しては、一般競争入札方式における過程の中で実施すること。

(4) 施工体制確認型総合評価落札方式の試行の実施

「施工体制確認型総合評価落札方式の試行について」（平成18年12月８日付け国地契第72号、国官技第243号、国営計第117号）、「施工体制確認型総合評価落札方式の試行について」（平成18年12月８日付け国営管第282－3号、国営計第129号）、「施工体制確認型総合評価落札方式の試行について」（平成18年12月８日付け国港総第683号、国港建第175号）又は「施工体制確認型総合評価落札方式の試行について」（平成19年1月9日付け国空予管第644号）に基づき、施工体制確認型総合評価落札方式の試行を図ること。

なお、調査基準価格以上の価格で申込みを行った者についても、直ちに入札説明書等に記載された要求要件を確実に実施できる施工体制が整っているとの評価をするのではなく、施工体制が必ずしも十分に確保されないと認める事情がある場合には、施工体制を慎重に確認すべきものであることに留意すること。また、施工体制の審査・評価は迅速に実施すること。

(5) 総合評価落札方式における試行の実施

地元企業の活用により地元調整の円滑化や現場事情に精通した施工の早期実施が期待される工事については、「地元企業活用審査型総合評価落札方式の試行について」（平成21年８月３日付け国地契第13－２号、国官技第86－４号、国営計第45－２号）、「地元企業活用審査型総合評価落札方式の試行について」（平成21年８月３日付け国港総第389－２号、国港技第24－２号）又は「地元企業活用審査型総合評価落札方式の試行について」（平成21年８月21日付け国空予管第446号、国空技企第70号）に定める手続により、同方式の積極的な活用を図ること。

また、特定専門工事が工事全体に占める重要度の高い工事については、「特定専門工事審査型総合評価落札方式の試行について」（平成24年６月11日付け国地契第12号、国官技第59号、国営管第110号、国営計第26号、国港総第268号、国港技第64号、国北予第12号）又は「下請負人の見積を踏まえた入札方式の試行について」（国地契第13号、国官技第60号、国営管第111号、国営計第27号、国土入企第１号、国港総第270号、国港技第65号、国北予第13号）に基づき、特定専門工事審査型総合評価落札方式又は下請負人の見積もりを踏まえた入札

方式の試行に努めること。

(6) 技術提案・交渉方式の適切な運用

技術提案・交渉方式の実施に際しては、「国土交通省直轄工事における技術提案・交渉方式の運用について」（平成27年６月２日付け国地契第9号、国官技第64号、国営計第28号）に基づき、その手続を適切に実施すること。

(7) 建設コンサルタント業務等における総合評価落札方式に関する品質確保対策

建設コンサルタント業務等の発注における総合評価落札方式については、技術提案の「履行確実性」総合評価落札方式について、「建設コンサルタント業務等における総合評価落札方式に関する新たな品質確保対策の試行について」（平成22年４月27日付国地契第５号、国官技第26号、国営整第22号）又は「建設コンサルタント業務等における総合評価落札方式に関する新たな品質確保対策の試行について」（平成22年４月27日付国営管第70号、国営整第24号）に基づき、適切に試行すること。

(8) 調査及び設計業務等の品質確保

① 調査及び設計業務等の品質確保と技術者の育成を目的として、「公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録規程」（平成26年国土交通省告示第1107号）を告示し、調査（点検及び診断を含む。）、設計等の業務内容に応じた必要な知識・技術を明確化し、それを満たす技術者資格を登録する制度を創設した。本趣旨を踏まえ、国土交通省登録技術者資格の適切な活用を図ること。

なお、本制度の趣旨は、登録されていない資格について活用をただちに妨げるものではないことも併せて理解の上、業務の発注要件の設定等に当たり配慮すること。

②４(1)において、水門設備工事等特殊性を有する工事については、詳細設計付工事発注方式や設計施工一括発注（デザインビルド）方式の導入を図ることとしたところであるが、これらの方式によらずに行う設計業務の発注に当たっては、業務を実施する上で必要となる技術的能力の確認を確実に実施するとともに、設計・施工分離の原則に基づき、施工方法等に関連する設計を適切に実施することができるよう、業務の内容や範囲等の設定に留意すること。

(9) 設計照査における建設コンサルタントの活用

詳細設計付工事発注方式及び設計施工一括発注（デザインビルド）方式の実施においては、必要に応じ、設計照査に建設コンサルタントを活用するなど、設計の品質確保にも努めること。なお、建設コンサルタントを活用する場合、資格要件を適切に設定すること。

(10) 国土交通省による発注者の支援

各発注者において、発注関係事務を適切に実施することが困難である場合には、当該発注者からの要請に応じ、発注準備、入札・契約、監督・検査等支援策として協力を行うことが考えられる事項について、必要な措置を講じること。

(11) 補助事業等における公共工事の品質確保について

地方公共団体発注の公共工事における品質確保も重要であることから、本省の補助事業等担当部局から貴局の補助事業等担当部局に対し、別途、次に掲げる事項を内容とする通知がなされているので、承知おかれたいこと。

① 地方公共団体発注の公共工事の品質確保に関する総合評価落札方式の実施等の取組の費用に対しては、測量設計費による支弁が可能であり、その旨周知を図ること。

② 補助事業等における公共工事の品質確保に関する取組みを確認するため、補助金交付申請、実績報告時等の際に、取組の実施状況の確認等を行うこと。

(12) 新技術の積極的活用

公共工事の品質確保のためには、民間等の分野における技術開発が促進され、優れた技術を積極的かつ円滑に導入していく必要があることから、「公共工事等における新技術活用の促進について」（平成26年３月28日付け国官技第319号、国官総第344号）及び「「公共工事等における新技術活用システム」実施要領について」（平成26年３月28日付け国官技第320号、国官総第345号、国営施第17号、国総公第141号）に基づき、有用な新技術の一層の活用促進を図ること。

6 著しい低価格による受注への対応等

(1) 公共工事に係るいわゆるダンピング受注については、公共工事の品質の確保、建設業の健全な発展を図る観点から排除に努める必要があることから、「緊急公共工事品質確保対策について」（平成18年12月８日付け国官総第610号、国官会第1334号、国地契第71号、国官技第242号、国営計第121号、国総入企第46号）、「緊急公共工事品質確保対策について」（平成18年12月８日付け国営管第282－２号、国営計第128号）又は「緊急公共工事品質確保対策について」（平成19年1月9日付け国空予管第646号）等に基づく施工体制確認型総合評価落札方式や低入札価格調査制度対象工事に係る特別重点調査の試行等の諸対策について、引き続き遺漏のない実施を図ること。

(2) 建設コンサルタント業務等については、「建設コンサルタント業務等に係る低入札価格調査の運用について」（平成19年10月５日付け国地契第34号、国官技第172号、国営整第84－４号、国土用第14－５号）、「建設コンサルタント業務等に係る低入札価格調査の運用について」（平成19年12月３日付け国営管第280－４号、国営整第105－２号）又は「建設コンサルタント業務等に係る低入札価格調査の運用について」（平成19年10月5日付け国空予管第561-5号、国空建第102-2号）に基づき、工事と同様に、契約内容に適合した履行がされないおそれがあると認められる低価格による入札の的確な排除に向けて、遺漏のないよう取り扱われたい。

また、低入札価格調査を経て契約した業務のコスト構造を詳細に把握するため、「業務コスト調査について」（平成20年３月31日付け国地契第75号、国官技

第323号、国営整第179号、国土用第59号）、「業務コスト調査について」（平成20年８月29日付け国営管第138－３号、国営整第57－２号）、「業務コスト調査について」（平成21年３月31日国港総第960－３号、国港技第103号）又は「業務コスト調査について」（平成21年1月19日付け国空予管第772号、国空技企第123号）に基づき、業務コスト調査を実施しているところであるが、引き続き遺漏のない実施を図ること。

(3) 平成26年度より実施している国土交通省直轄工事における建設業者の社会保険等未加入対策については、「発注者と建設業所管部局が連携した建設業者の社会保険等未加入対策について」（平成26年５月16日付け国地契第４号、国官技第23号、国営管第40号、国営計第11号、国土建第８号、国港総第34号、国港技第７号、国空予管第49号、国空安保第31号、国空交企第54号）又は「発注者と建設業所管部局が連携した建設業者の社会保険等未加入対策について」（平成26年６月16日付け国官会第489号、国土建第42号）に基づく措置を適切に実施すること。

（直轄、独法等）

国　会　公　第　１　号
平成２８年４月１日

各発注機関の長　殿

国土交通事務次官

平成２８年度国土交通省所管事業の執行について

国土交通省所管事業の執行については、かねてから種々御高配をお願いしているところであるが、平成２８年度の所管事業の執行に当たっては、適正かつ円滑な事業の執行を図るため、下記のことについて特段の配慮をされたく、命により通達する。

記

１．公共事業等の施行方針

（１）平成２８年度の所管事業の執行に当たっては、可能なものから前倒し実施するなど、早期かつ円滑な執行を図ること。
　また、東日本大震災の被災地域の復旧・復興事業については一日も早い復旧・復興を図るため積極的に事業を推進すること。
　なお、地方公共団体や関係機関においても同様に早期の執行が図られるよう努めること。

（２）予算の執行に対して国民の厳しい目が向けられている中、節減合理化等の効率的な執行に努めること。
　また、より計画的な事業執行に努め、年度末に不要不急の予算執行が行われることがないよう徹底すること。
　併せて、随意契約の見直しなど予算執行に係るチェックをさらに強化するとともに、調達を含め予算執行に関する情報開示を徹底すること。

（３）地域の活性化に資する事業について、その着実な実施に努めること。

（４）事業の実施に当たっては、地方からの要望も踏まえ、執行の円滑化に努めること。

（５）社会資本整備にかかる計画、設計、施工及び管理の各段階において、生産性向上を図るため、ＩＣＴの活用や施工時期の平準化等による i-Construction を推進すること。

（６）公共事業の円滑かつ適正な実施を図る観点から、事業用地の取得に当たっては土地収用制度の適時適切な活用等を図ることにより、なお一層円滑な取得に努めるとともに、用地補償の適正な実施を確保すること。

また、全国で進められている地籍調査が、公共事業の用地取得にかかる労力軽減及び期間の短縮、まちづくりの円滑化、災害復旧の円滑化等に効果を発揮するものであることに留意し、地籍調査事業との連携に努めること。

さらに、用地測量を行うに当たっては、その成果を地籍整備に効果的に活用できるよう連携して実施すること。

（７）公共工事の執行に当たっては、周辺の環境や景観に配慮した適切な計画・設計・施工に努めるとともに、公共事業の各実施段階を、国民に対してさらに説明性の高いものへと改善を図り、幅広い情報を国民に提供し、共有していくという説明責任を確保しつつ、事業の推進を図ること。

（８）東日本大震災による被災地における復旧・復興事業の円滑な施工を図るため、「国土交通省における復旧・復興事業の施工確保対策」を講じるなど、復興が加速するよう関係者が一丸となって取り組むこと。

（９）円滑かつ着実な事業の実施の観点から、入札・契約手続の実施に当たっては、段階的選抜方式の活用や総合評価落札方式における技術審査・評価業務の効率化等により事務の改善に努めること。

併せて、早期着手等の観点から、地域の実情や工事の特性を踏まえ、指名競争入札の活用に努めること。

また、技術者・技能者の効率的活用を図るため、地域企業の活用に配慮しつつ適切な規模での発注、一の主任技術者による複数工事の管理等に努めること。

さらに、円滑な施工体制の確保を行うため、適切な工期の設定、余裕期間制度の活用、翌債等の繰越制度の適切な活用等により、施工時期等の平準化に努めること。

（本省内部部局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局、観光庁、気象庁、運輸安全委員会、海上保安庁）

（１０）事業の実施に当たる職員の健康管理について十分留意すること。

２．入札・契約業務の厳正な執行と建設産業の健全な発展

公共工事の入札・契約に当たっては、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」（平成１２年法律第１２７号。以下、「入札契約適正化法」という。）等に基づく透明性の確保等を図るための措置、「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（平成１７年法律第１８号。以下、「品確法」という。）等に基づく競争参加者の技術的能力の審査等の措置及び「高知県内における入札談合事案に関する調査報告書の送付について」（平成２５年３月１４日付け国官人第２３２６号、国官会第３２６６号、国官地第５０号、国官技第２９０号、国官総監第５６号、国港総第４８１号、国港技第１１０号、国北総第１６４号、国北予第５２号。以下、「高知談合調査報告書」という。）等に基づく競争性・透明性の向上のための入札方式の改善に加えて、情報管理の徹底等の措置を適切に実施するとともに、現在及び将来の公共工事の品質確保及びその担い手の中長期的な育成・確保を図る観点から、ダンピング対策を徹底し、最新の単価や積算基準を適用する等により適正な価格による契約を推進すること。

さらに、「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画」（平成６年１月１８日閣議了解）、「政府調達に関する協定」（平成７年条約第２３号。以下、「政府調達協定」という。）及び「公共調達の適正化について」（平成１８年８月２５日付け財計第２０１７号）等の適切な運用を図ること。

なお、随意契約については、国土交通省の「随意契約見直し計画」（平成１９年１月改訂）の着実な実施に努めてきたところであるが、競争性、透明性の向上を図るため、応募要件の緩和、より競争性の高い契約方式への移行など、平成１９年１２月にとりまとめた必要な措置を講じ、随意契約の適正化を一層推進すること。

併せて、発注に当たっては、会計関係法令に基づき、設計・積算及び監督・検査の適切な実施等厳正な執行の徹底を図るとともに、今般、公共工事設計労務単価の改訂に合わせ、国土交通省より建設業界団体に対し、技能労働者への適切な賃金水準の確保及び社会保険加入徹底を要請したこと（以下、「建設業界団体への要請」という。）等を踏まえ、建設産業の健全な発展を図るため、次の事項に留意すること。

（１）発注者間の連携体制の強化等

「公共工事の品質確保の促進に関する施策を総合的に推進するための基本的な方針について」（平成１７年８月２６日閣議決定。平成２６年９月３０日最終改正。）及び「発注関係事務の運用に関する指針」（平成２７年１月３０日公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議に関する申合せ）に則り、地域ブロックごとに設置している発注者協議会や地方公共工事契約業務連絡協議会等を通じて、貴管内の各発注者の発注関係事務の実施

状況を把握するとともに、発注者間の一層の連携に努め、発注者共通の課題への対応や各種施策を強力に推進すること。

（２）設計・積算の適切な実施

イ．積算にあたっては、本年４月から適用するＩＣＴ土工用の積算基準や維持工事の積算方法の改定など、最新の積算基準・歩掛の適用を徹底すること。

建設資材等の設計単価については、施工地域の実態に即した実勢単価の機動的な把握に努め、適正な単価とすること。

特に、２月から適用している最新の公共工事設計労務単価及び設計業務委託等技術者単価の適切な運用に努めること。

なお、予定価格については、工事の施工条件等を十分考慮するとともに、必要に応じ見積を活用することなどにより積算し、その結果を尊重して適正に決定するとともに、厳正な管理に努めること。

さらに、適正な積算に基づく設計書金額の一部を控除するいわゆる歩切りについては、これを行わないこと。

ロ．施工条件は、設計図書に明示し、明示された条件に変更が生じた場合及び設計図書に明示されていない施工条件について予期することのできない特別な状態の事実を発見した場合、必要があると認められるときは、適切に設計変更等を行うこと。

地域の実情等に応じ、資材等の地域外からの調達に係る適切な支払いを推進すること。

また、工事内容の変更等が必要となり、工事費用に変動が生じた場合には、施工に必要な費用が適切に確保されるよう、公共工事標準請負契約約款（昭和２５年２月２１日中央建設業審議会決定・勧告）に沿った契約約款に基づき、必要な変更契約を適切に締結すること。

（３）入札・契約の適切な実施

イ．入札・契約に係る情報のうち、機密情報については、管理方法及び管理責任者を明確化・ルール化した上で、厳格に管理すること。

また、公表すべき情報については今後とも「入札契約適正化法」等に基づき、適切に公表すること。

また、「政府調達協定」の適用を受ける調達契約については、随意契約が制限されるとともに、官報等による入札公告等の透明な調達手続の実施が求められるので、当該協定等に基づき、適切に入札・契約手続を行うこと。

ロ．工事の発注に当たっては、「品確法」等に基づき、発注関係事務を適切に実施することが必要であること、また、経済性に配慮しつつ価格以外の多様な要素も考慮して価格及び品質が総合的に優れた内容の契約がなされることも重要であることに鑑み、工事の性格や地域の実情等に応じて、多

様な入札契約方式の中から適切な入札契約方式を選択し、又は組み合わせて適用するよう努めること。

特に国庫補助事業はその規模及び重要性が公共工事のなかでも大きく、品質確保を図ることが特に重要であることに鑑み、補助金交付決定時に品確法遵守についての条件を付すこととしているので、適切に対処すること。

ハ．共同企業体制度の運用に当たっては、「共同企業体の在り方について」（昭和６２年８月１７日付け建設省中建審発第１２号中央建設業審議会建議）、「公共工事に関する入札・契約制度の改革について」（平成５年１２月２１日付け建設省中建審発第１９号中央建設業審議会建議）等の趣旨を踏まえ、その適正な活用を図るとともに、地域維持型建設共同企業体については、地域の維持管理に不可欠な事業につき、継続的な協業関係を確保することによりその実施体制の安定的な確保を図る場合に活用すること。

ニ．発注に当たっては、入札談合への関与行為は決してあってはならないことであり、それを根絶するため、高知談合調査報告書に示された改善措置の実施に万全を期すこと。

また、改めて公正を旨とすることを肝に銘じ、発注者としての責任を十分自覚して、入札参加者との間の規律保持を徹底するとともに、その厳正な実施に努めること。

入札参加者に対しても、入札の公正・公平を害するおそれのある行為を行わないよう厳重に注意すること。

そして、不正行為に対しては厳正に対処すること。

ホ．ダンピング受注は工事品質の確保に支障を及ぼしかねないだけでなく、下請業者へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等の悪影響が懸念されることから、その排除の徹底を図ること。

このため、「いわゆるダンピング受注に係る公共工事の品質確保及び下請業者へのしわ寄せの排除等の対策について」（平成１８年４月１４日付け国官総第３３号、国官会第６４号、国地契第１号、国官技第８号、国営計第６号、国総入企第２号）、「緊急公共工事品質確保対策について」（平成１８年１２月８日付け国官総第６１０号、国官会第１３３４号、国地契第７１号、国官技第２４２号、国営計第１２１号、国総入企第４６号）、「公共工事の品質確保に関する当面の対策について」（平成２０年３月２８日公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議申合せ）等に基づく措置を適切に実施すること。

ヘ．公共調達に係る電子入札について、その適切な実施に努めること。

（４）監督・検査の適切な実施

「品確法」等を踏まえ、公共工事の品質が確保されるよう、中間技術検査や施工プロセスを通じた検査等を行うことにより、より的確な監督・検査や工事成績評定の実施に努めること。

（５）建設産業の健全な発展

イ．建設業の経営改善を図るため、中間前金払制度の活用等による工事代金の早期支払、下請セーフティネット債務保証事業又は地域建設業経営強化融資制度に関する債権譲渡承認事務の迅速化、工事検査の迅速化、建設業者の合併等に対する支援措置の充実に努めること。

とりわけ、東日本大震災による被災地域においては、復旧・復興事業の円滑化や地域経済への特段の配慮が必要であることから、被災地域における前金払の割合の引上げ及び中間前金払の対象工事の拡大に係る特例等を活用した工事代金の早期支払等に努め、建設企業の資金繰り対策への取組を引き続き実施すること。

ロ．労働時間の短縮、労働・公衆災害の防止、賃金の適正な支払、退職金制度及び雇用保険、健康保険、厚生年金保険への加入等労働条件の改善に努めることについて、請負業者を指導すること。

特に、社会保険・労働保険の法定福利費については、建設業者が義務的に負担しなければならない経費であることから、建設工事に携わる建設業者の加入を徹底するとともに、見積時から法定福利費を必要経費として適正に考慮するよう指導すること。

また、国土交通省直轄工事における建設業者の社会保険等未加入対策については、「発注者と建設業所管部局が連携した建設業者の社会保険等未加入者対策について」（平成２６年５月１６日付け国地契第４号、国官技第２３号、国営管第４０号、国営計第１１号、国土建第８号、国港総第３４号、国港技第７号、国空予管第４９号、国空安保第３１号、国空交企第５４号、国北予第５号。）又は「発注者と建設業所管部局が連携した建設業者の社会保険等未加入対策について」（平成２６年６月１６日付け国官会第４８９号、国土建第４２号。）に基づく措置を適切に実施すること。

ハ．建設業界団体への要請の趣旨が徹底されるよう、関係者に対し周知等を行うこと。

ニ．「政府調達協定」の適用を受ける工事における一般競争入札方式の経営事項評価点数（客観点数、総合数値）に係る条件については、必要以上に高い点数としないこと。

特に、比較的規模が小さく技術的難度の低い工事については、点数の引下げを積極的に行い、一般競争参加資格の緩和を図ること。

ホ．不良・不適格業者及びいわゆる「上請け」、「丸投げ」等の的確な排除を徹底するため、入札・契約手続及び工事の施工に係る各段階において、各発注者間での連携を図りながら、発注者支援データベース・システムの活用、施工体制台帳の活用と現場の立入点検等により、適切に現場施工体制の確認を実施すること。

また、適切な雇用関係にある監理技術者等の配置を確認するとともに、技術者の現場専任制や一括下請負の禁止に違反していると疑うに足る事実がある場合には、許可担当部局へ通知し、建設業者に対して厳正な対応を

行うこと。

３．中小建設業者等の受注機会の確保等

（１）事業の効率的な実施等に配慮しつつ、中小建設業者（建設業者であって、中小企業基本法（昭和３８年法律第１５４号）第２条第１号に該当するものをいう。）及び中堅建設業者（資本の額又は出資の総額が２０億円以下の会社並びに常時使用する従業員の数が１５００人以下の会社及び個人であって、中小建設業者に該当しないものをいう。）の受注機会が確保されるよう、上位等級工事への参入の拡大、コスト縮減の要請や市場における競争が確保される範囲内での可能な限りの分離・分割発注の推進、経常建設共同企業体の適正な活用を図ること。

なお、「官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律」（昭和４１年法律第９７号）に基づく今年度の「中小企業者に関する国等の契約の方針」については別途通知するので、事業の実施に当たっては、当該方針に示されている措置の実施及び契約目標の達成に努めること。

（２）下請業者に対する請負代金の金額の設定及びその支払が適正に行われるよう、「建設業法」（昭和２４年法律第１００号）、「建設産業における生産システム合理化指針について」（平成３年２月５日付け建設省経構発第２号）等の関係規定の遵守を請負業者に徹底するとともに、請負業者に施工体制台帳を提出させること。

なお、「下請契約及び下請代金支払の適正化並びに施工管理の徹底等について」（平成２７年１２月１日付け国土建推第４６号）においては、下請代金の設定について、賃金等に加えて一般管理費、法定福利費等の必要な諸経費を適切に考慮するとともに、材料費等についても、市場価格を参考に適切な価格設定となるよう十分留意すること等を請負業者に指導しているところ。

特に、前金払を行った場合には、下請業者に対して必要な費用が現金で前金払されるよう、請負業者を指導すること。

また、資材納入業者、運送事業者、警備業者との取引関係についても、一層の適正化に努めるよう請負業者を指導すること。

４．安全対策・環境施策の推進

工事の発注に当たっては、安全確保に万全を期すために、関係法令の遵守、適切な設計・積算や工期の設定、施工条件の明示等に努めるとともに、工事全体での環境負荷を低減させ、また、建設副産物の適正な処理を行うため、次の事項に留意すること。

（１）「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」（平成１２年法律第１００号）等の趣旨を踏まえ、工事の発注に当たっては、環境負荷の低減に資する資材等の使用を積極的に推進すること。

（２）「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成１２年法律第１０４号）等の趣旨を踏まえ、建設副産物の発生の抑制、再利用の促進、適正処理の徹底等を図ること。

（３）建設副産物の処理については、処理方法、処理・受入場所、運搬距離等、適切な条件明示を行うこと。

また、建設副産物の有効利用を推進するため、「リサイクル原則化ルール（平成１８年６月１２日）国官技第４７号、国官総第１３０号、国営計第３７号、国総事第２０号」に基づいた、建設副産物の工事現場からの搬出や再生資源の利用を図ること。

さらにアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材、建設汚泥、建設発生土の再生資源については、建設資材として利用することに配慮した適切な計画・設計・積算を行うこと。

併せて、建設汚泥及び建設汚泥再生品については、「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン（平成１８年６月１２日）国官技第４６号、国官総第１２８号、国営計第３６号、国総事第１９号」を踏まえ、再生利用に向けた都道府県等の個別指定制度及び環境省の再生利用認定制度の積極的な活用、新技術の導入等に努め、再生利用の促進を図ること。

（補助）

国会公第１号－２
平成２８年４月１日

各都道府県知事　殿
各政令指定都市の長　殿

国土交通事務次官

平成２８年度国土交通省所管事業の執行について

標記について、平成２８年度国土交通省所管事業の適正かつ円滑な執行を図るため、別添のとおり地方支分部局、関係独立行政法人等に通達したところですので、参考までに送付します。

（都道府県）

なお、貴管内関係市町村等に対しても、周知方お願いします。