

第1回 地下占用物連絡会議

令和7年4月

1. 地下占用物連絡会議の設置

地下占用物連絡会議の設置

- 道路管理者と地下占用事業者が、相互の点検計画や点検結果を共有するほか、道路陥没を防ぐ取組の情報共有などを行う場を、道路メンテナンス会議の下部組織として設置。

道路と交差等※ する施設 道路管理者 (道路法)	道路(道路法)				その他		
	高速会社 管理道路	直轄 管理道路	公社 管理道路	都道府県・ 市町村 管理道路	鉄道	跨道橋 (鉄道除く)	地下 占用物
高速会社	道路メンテナンス会議 【都道府県単位で設置済み】 <事務局> 国道事務所 				道路鉄道 連絡会議 【メンテ会議の 下部組織】 <事務局> 国道事務所 	跨道橋 連絡会議 【メンテ会議の 下部組織】 <事務局> 国道事務所 	地下占用物 連絡会議 【メンテ会議の 下部組織】 <事務局> 国道事務所
直轄							
公社							
都道府県 市区町村							

※ 交差の他、縦断的に重なる施設を含む

地下占用物連絡会議の概要

＜地下占用物連絡会議の概要＞

■地下占用物連絡会議の位置付け

- ・「道路メンテナンス会議」の下部組織として設置
- ・事務局は各都道府県の道路メンテナンス会議とりまとめ国道事務所

■対象施設

- ・高速道路、直轄国道、公社道路、補助国道、都道府県道、市町村道に関係する道路地下の鉄道施設、通信関係施設、電力関係施設、ガス関係施設、上下水道施設、その他必要と認める施設

■メンバー

- ・上記「対象施設」の占有者及び関係する道路管理者

■調整・共有内容

- ・占有者による当年度の点検計画・前年度の点検結果
- ・道路管理者による路面下空洞調査結果
- ・前年度の道路陥没実績、陥没箇所の措置事例
- ・その他、道路陥没対策に寄与する情報等

■開催頻度

- ・年1回を基本とし、必要に応じて適宜開催

(参考)道路メンテナンス会議

- 関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的に、「道路メンテナンス会議」を設置。

※平成26年7月7日までに全都道府県で設置

体制

- ・地方整備局(直轄事務所)
- ・地方公共団体(都道府県、市町村)
- ・高速道路会社(NEXCO・首都高速・阪神高速・本四高速)
- ・道路公社

役割

1. 維持管理等に関する情報共有
 2. 点検、修繕等の状況把握及び対策の推進
 3. 点検業務の発注支援(地域一括発注等)
 4. 技術的な相談対応
- 等



会議状況
(令和5年11月29日 鹿児島県道路メンテナンス会議)

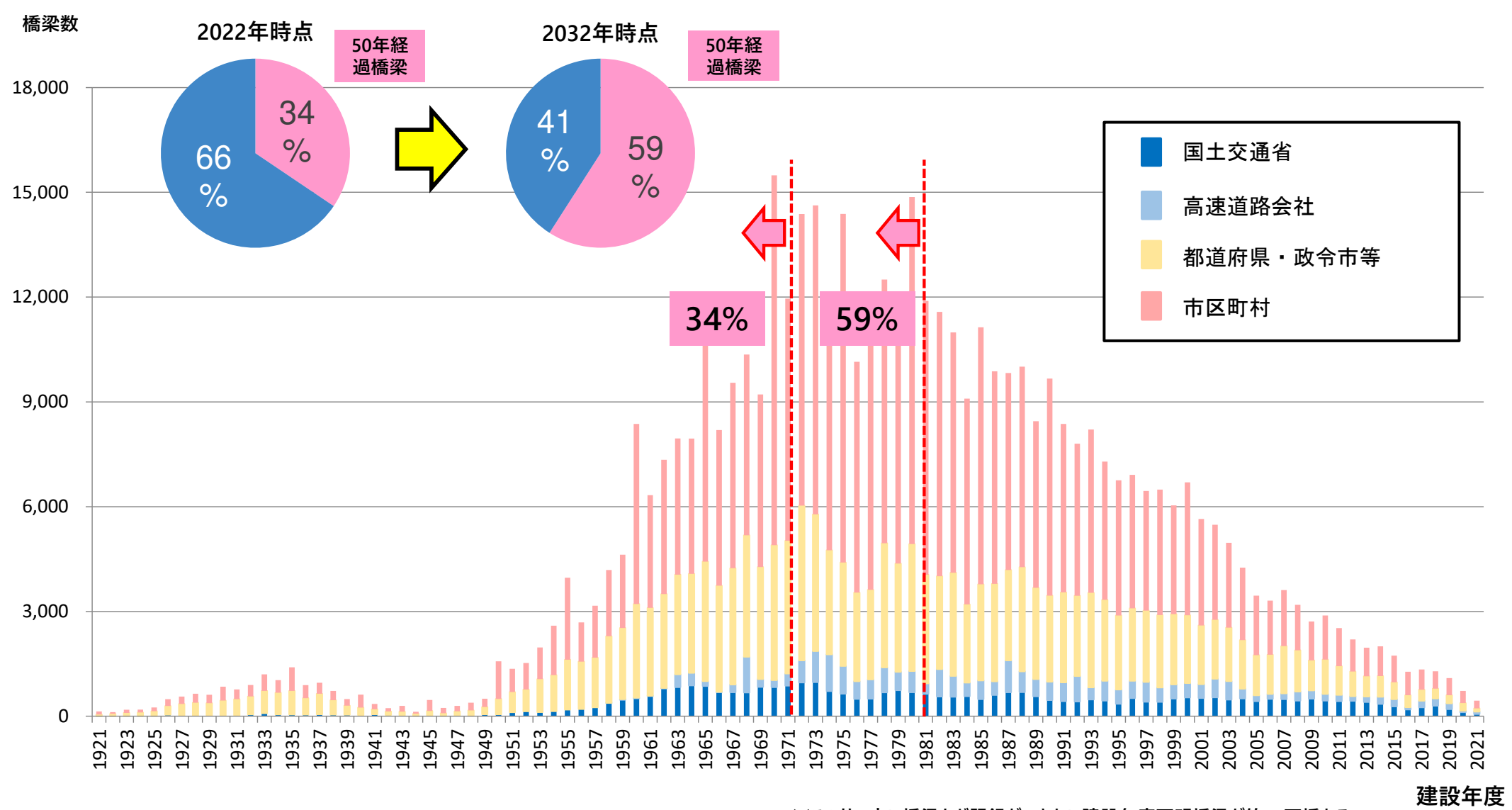
2. 道路の老朽化対策と陥没事案への対応

- ①道路の老朽化対策に関する取り組みの経緯
- ②道路陥没の発生状況
- ③埼玉県八潮市の事案を踏まえた道路側の現時点での対応

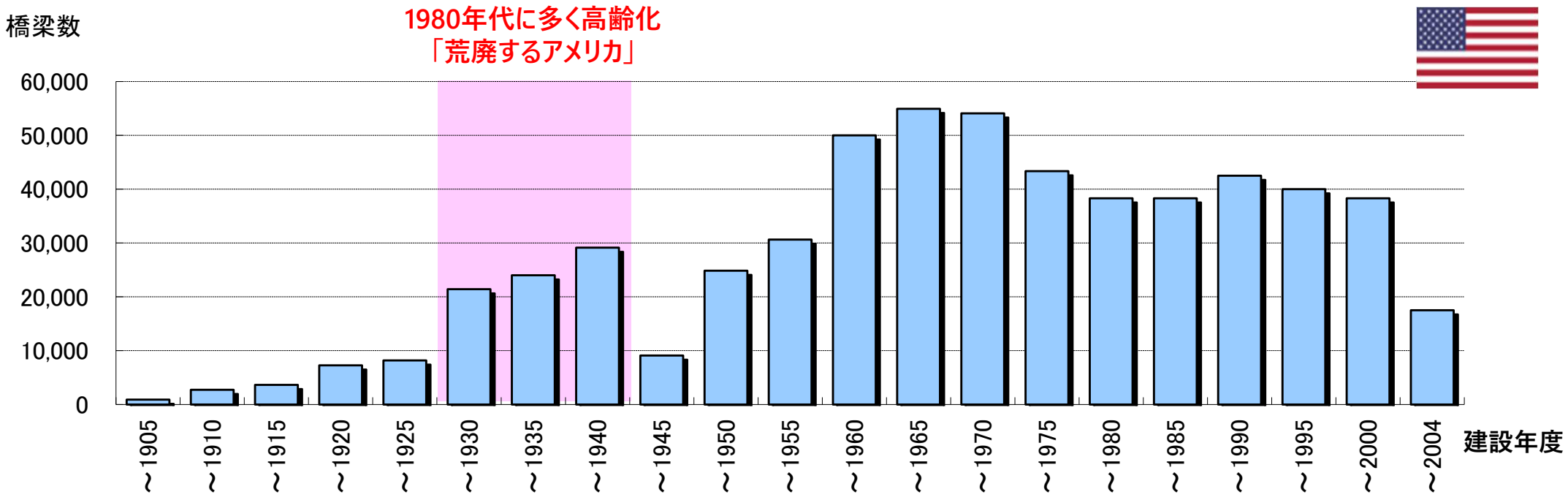
①道路の老朽化対策に関する取り組みの経緯

道路施設の高齢化・老朽化

建設年数の推移（橋梁）



荒廃するアメリカ



ケーブル切断事故後、通行止めになったブルックリン橋の歩道
（「高速道路と自動車」1981年11月から引用）



マイアナス橋の崩壊（1983年）



ファーン・ホロー橋崩落（2022年）
（国家運輸安全委員会（NTSB）HPより）

道路の老朽化対策に関する取組みの経緯

- 社会資本整備審議会 技術部会
社会資本メンテナンス戦略小委員会 設置[2012.7.31]

- 笹子トンネル天井板崩落事故 [2012.12.2]

- 2013年を「社会資本メンテナンス元年」に位置付け
- 道路法の改正 [2013.6]
点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

- 定期点検に関する省令・告示 公布 [2014.3.31]
5年に1回、近接目視による点検

- 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言[2014.4.14]

- 定期点検 1巡目 (2014～2018)

- 定期点検要領 通知 [2019.2.28]
定期点検の質を確保しつつ、実施内容を合理化

- 定期点検 2巡目 (2019～)

- 全国道路施設点検データベースの公開 (2022～)



区分	
I	健全
II	予防保全段階
III	早期措置段階
IV	緊急措置段階



2014年4月14日
「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」
最後の警告－今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ

法定点検に係る基準の体系

- ① 省令・告示で、5年に1回、近接目視を基本とする定期点検を規定、健全性の診断結果を4つに区分（トンネル、橋などの構造物に共通）
- ② 構造物の特性に応じ、道路管理者が定期点検をするために参考とできる主な変状の着目箇所、判定事例写真等を技術的助言として定期点検要領をとりまとめ（トンネル、橋などの構造物ごと）

法令点検に係る基準の体系

道路法

↓ H25.9.2施行

政令

↓ H25.9.2施行

省令・告示

↓ H26.7.1施行

・維持、点検、措置を講ずることを規定

・トンネルや橋などに損傷、腐食その他の異状であって、道路の構造・交通に大きな支障を及ぼすおそれのあるものについて定期点検を規定

・5年に1回、近接目視を基本として実施

・健全性の診断結果を、4段階に区分

（トンネル、橋などの構造物）
最小限を規定する
技術基準を制定

技術的助言として

定期点検要領

・構造物の特性に応じ、点検をするために参考とできる主な変状の着目箇所、判定事例写真等をまとめたもの

（トンネル、橋などの構造物）
各構造物毎に制定

省令・告示の施行

- 橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、知識と技能を有する者が5年に1度、近接目視を基本とする全数監視を実施
- 点検を行ったときには、施設の健全性の診断を行い、その結果を統一的な区分に分類。



道路法施行規則(平成26年3月31日公布、7月1日施行) (抄)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

点検は、知識及び技能を有する者が近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とする

トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年3月31日公布、7月1日施行)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

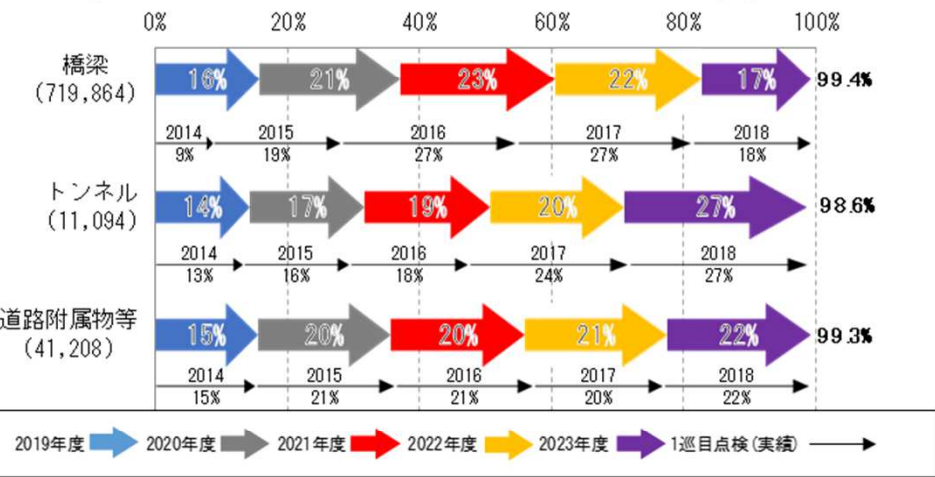
点検・措置の状況

○橋梁・トンネル・道路附属物等について、2巡目の点検は概ね100%となっている。

橋梁について、地方公共団体の修繕が必要な橋梁の措置着手・完了率が低水準。

○建設後50年を経過した橋梁数は増加している一方、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数は着実に減少。

■ 橋梁・トンネル・道路附属物等の2巡目点検実施状況



2巡目の点検は概ね100%となっている

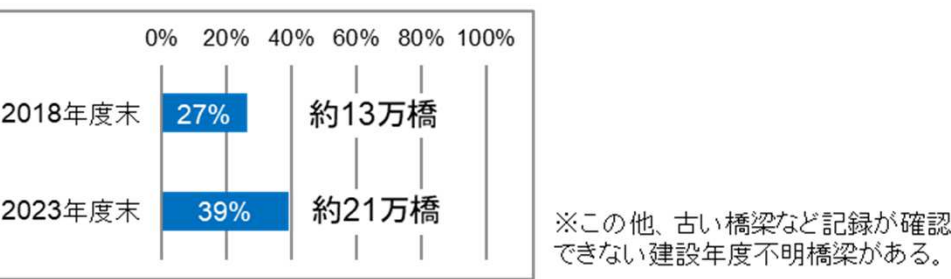
■ 1巡目点検で修繕が必要とされた橋梁の修繕等措置状況

管理者	措置が必要な施設数 ※1	措置に着手済みの施設数	
			うち完了
国土交通省	3,340	3,340 (100%)	2,724 (82%)
高速道路会社	2,532	2,532 (100%)	2,164 (85%)
地方公共団体	60,482	50,129 (83%)	39,688 (66%)

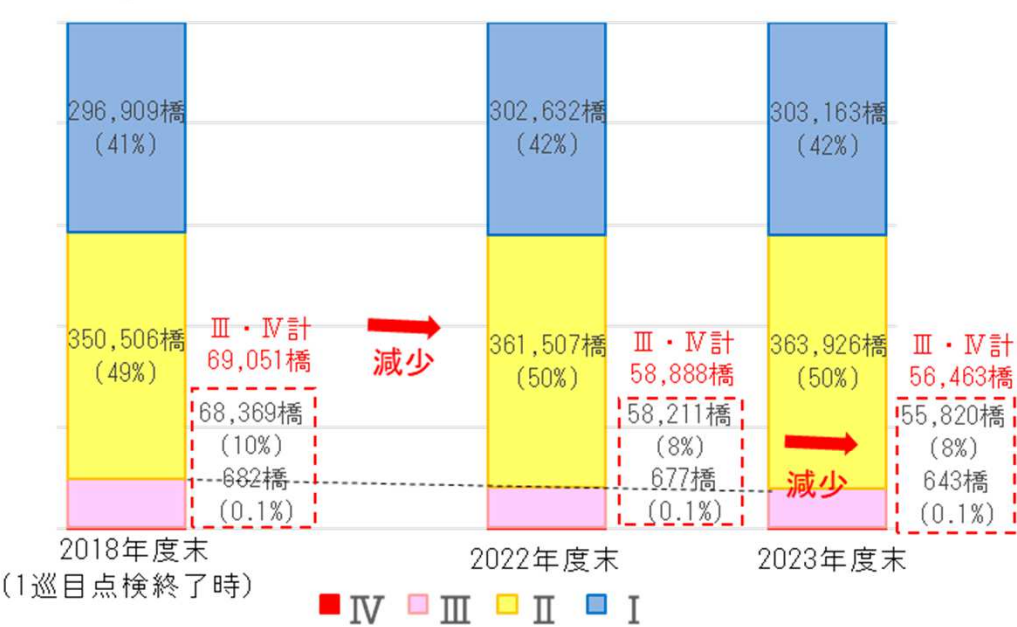
地方公共団体の修繕が必要な橋梁の措置着手・完了率が低水準

※1: 判定区分Ⅰ～Ⅳのうち、判定区分Ⅲ(早期措置段階)及び判定区分Ⅳ(緊急措置段階)の橋梁数
※2: 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずべきとされている

■ 建設後50年を経過した橋梁の割合



■ 橋梁の判定区分毎の施設数と割合



1巡目点検終了時と比較して、建設後50年を経過した橋梁数は増加している一方で、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は56,463橋であり、年々着実に減少している

国土交通省では、国民・道路利用者の皆様に道路インフラや老朽化対策の現状をご理解いただくため、点検の実施状況や結果等を調査し、「道路メンテナンス年報」としてとりまとめて公表。

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



Press Release

令和6年8月26日
道路局 国道・技術課

橋梁等の2023年度(令和5年度)点検結果をとりまとめ
～道路メンテナンス年報(2巡目)の公表～

○2013年度の道路法改正等を受け、2014年度より道路管理者は全ての橋梁、トンネル、道路附属物等について、5年に1度の点検が義務付けられています。2018年度に1巡目点検、2023年度に2巡目点検が完了し、2024年度から3巡目点検が実施されています。

○今般、2023年度までの点検や診断結果、措置状況等を「道路メンテナンス年報」としてとりまとめましたのでお知らせいたします。

○主なポイント

1. 橋梁・トンネル・道路附属物等の点検実施状況(p1)
➢ 2巡目(2019～2023年度)の点検実施状況は、
橋梁:99.4%、トンネル:98.6%、道路附属物等:99.3%
と、概ね100%となっています。

2. 橋梁の修繕等措置の実施状況(p3～p4、p12)
➢ 1巡目(2014～2018年度)点検で、判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁における修繕等措置の着手率は、国、高速道路は100%の一方、地方公共団体は83%と約2割が未着手と低水準になっています。
※判定区分Ⅲ:早期に措置を講ずべき状態 判定区分Ⅳ:緊急に措置を講ずべき状態
➢ 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁を管理する地方公共団体1,712団体の修繕等措置の着手率は、
・着手率100%が 894団体(52%)
・着手率50%以上100%未満が 659団体(39%)
・着手率50%未満が 159団体(9%)
となっており、修繕が必要な橋梁に対する措置の実施状況に差がある状況です。
➢ 1巡目点検で、判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁における修繕等措置の完了率は、全体で67%と約3割で未完了、また、他の橋梁と比べて跨線橋は59%と低水準になっています。

3. 措置が必要な橋梁の状況(p8)
➢ 2巡目点検終了時で、1巡目点検終了時と比較して建設後50年を経過した橋梁数が増加(約13万橋⇒約21万橋)している一方、判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁数は着実に減少(約6.9万橋⇒約5.3万橋)しています。

道路メンテナンス年報は、以下のWebページにてご覧いただけます。
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_index.html

<問い合わせ先>

国土交通省道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室 課長補佐 竹田、中村(内線 37892、37863)
(代表) 03-5253-8111 (直通) 03-5253-8494

道路メンテナンス年報公表[2015.11～(毎年)]

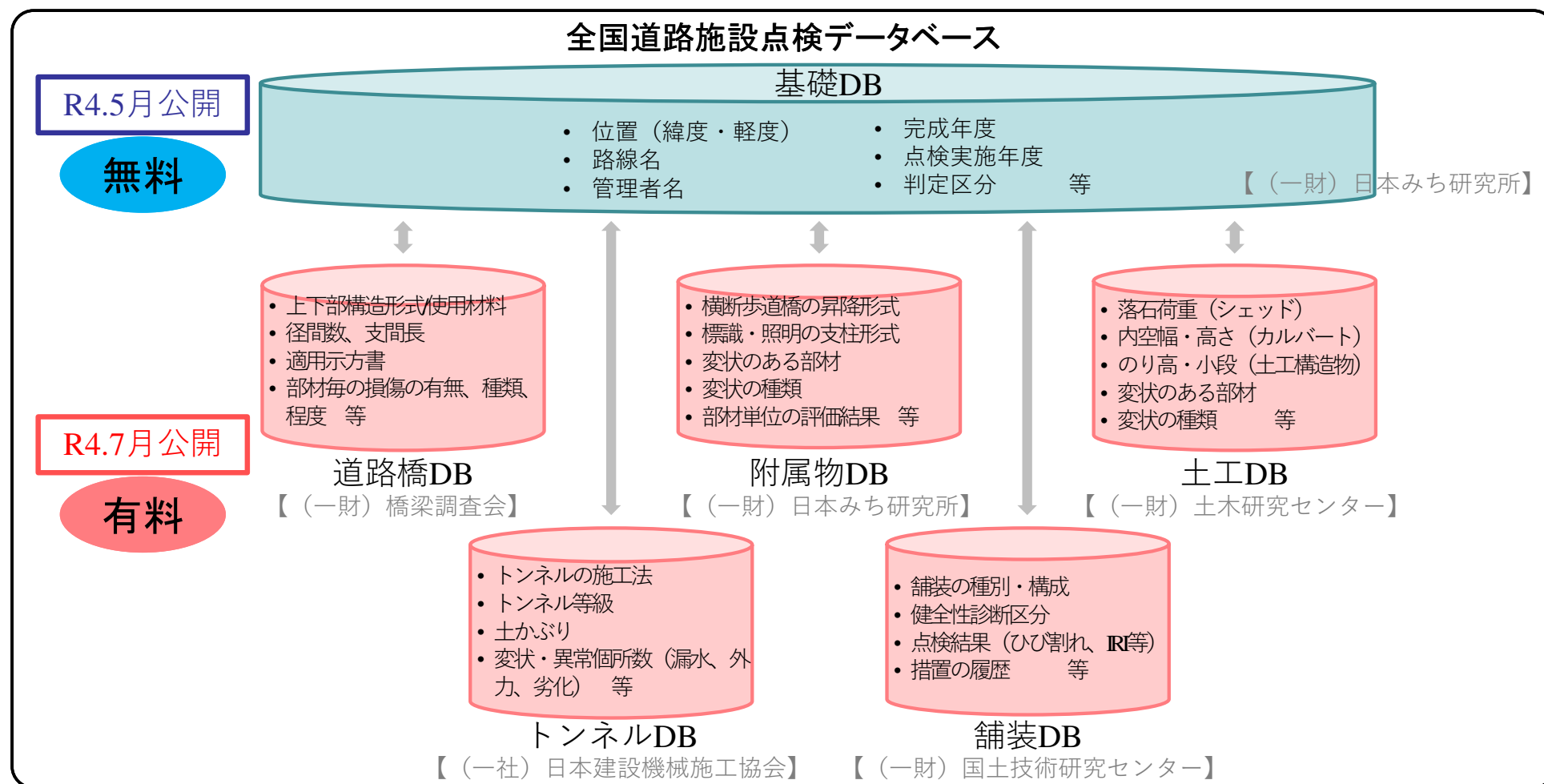
【主な掲載内容】

- ・橋梁、トンネル、道路附属物等の点検結果及び修繕等措置の実施状況
- ・舗装・小規模附属物・土工構造物の点検結果及び修繕等措置の実施状況 等

13

全国道路施設点検データベース

- 道路施設の定期点検は2巡目に入り、道路管理者毎に様々な仕様で膨大な点検・診断のデータが蓄積
- その様なデータを一元的に活用できる環境を構築：全国道路施設点検データベース
- 全国道路施設点検データベースは、基礎的なデータを格納する基礎DB及び道路施設毎のより詳細なデータを格納するデータベース群（詳細DB）で構成
- 各DBの整備及び管理運営を担う機関を、公募・有識者委員会を経て決定
- 基礎DBはR4.5に、詳細DBはR4.7に公開開始：webブラウザからの閲覧等が可能。加えてAPI（Application Programming Interface）を公開



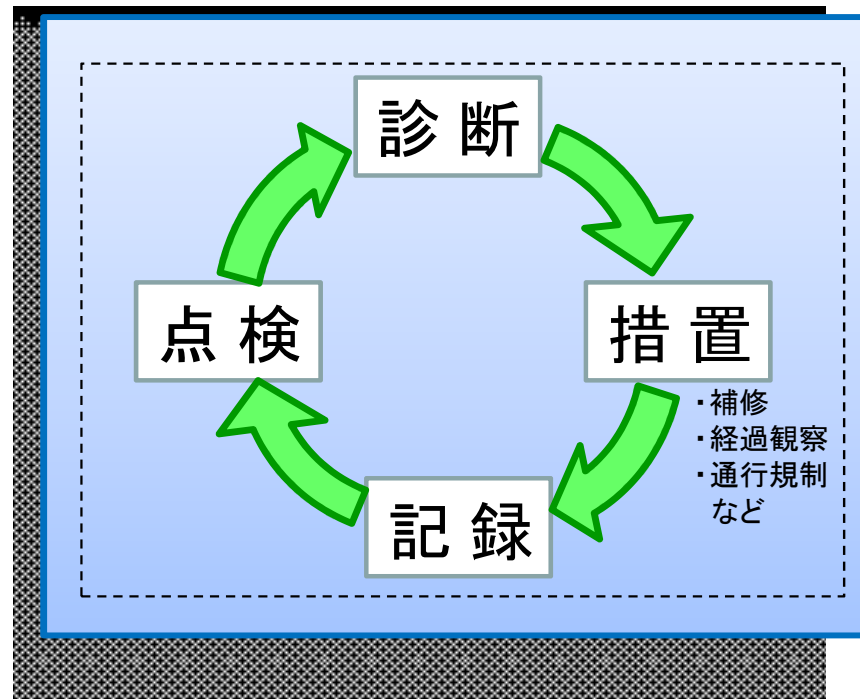
全国道路施設点検データベース～損傷マップ～の画面

○ 公開した全国の道路施設の諸元、点検結果等のデータは「全国道路施設点検データベース～損傷マップ～」から閲覧可能



※表示されている対策状況は、あくまでもイメージであり実際のデータとは異なります。

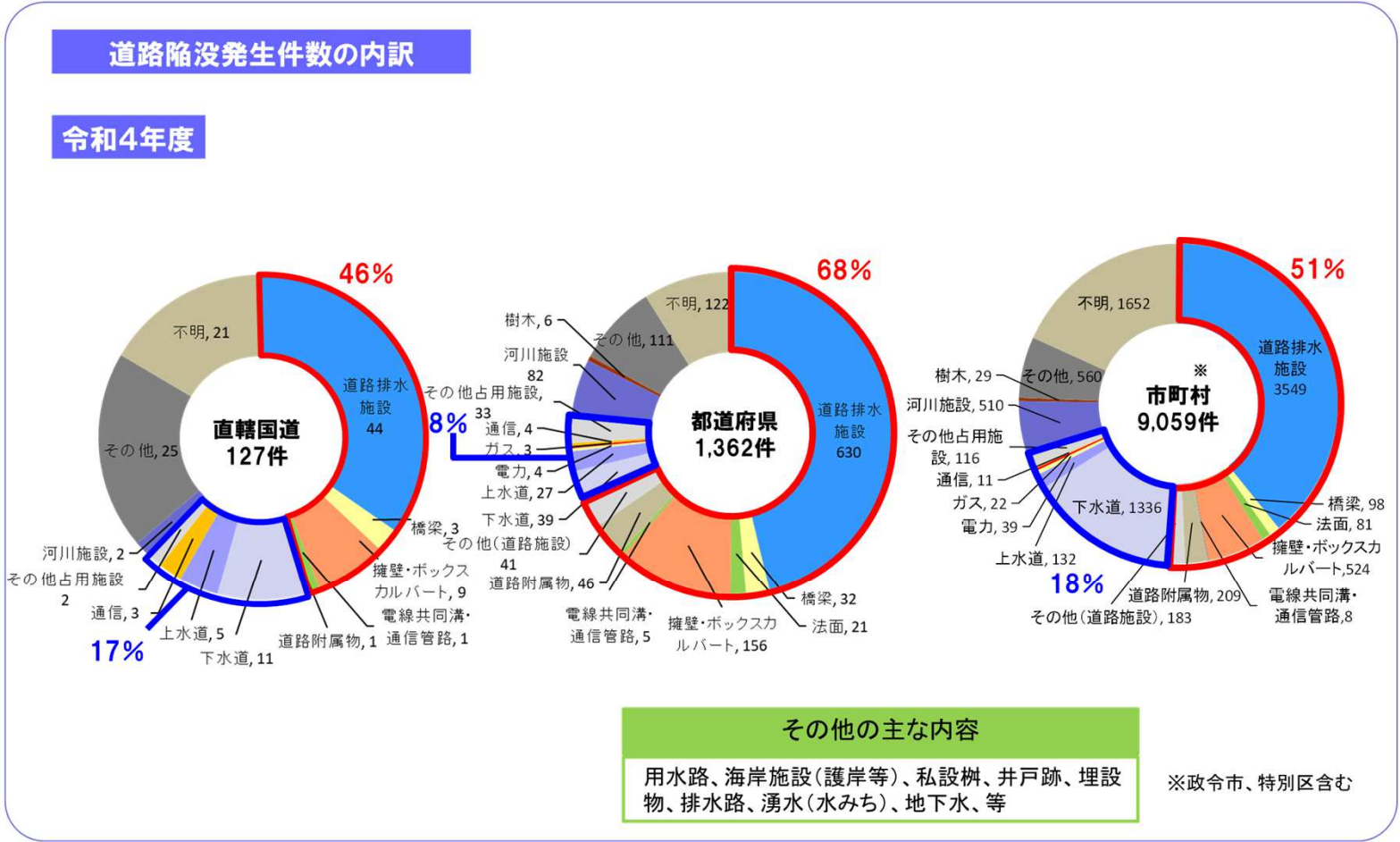
- 定期的な点検・診断がルール化し、
道路施設の健全性が統一的な基準の下で明確化
- 損傷マップや道路メンテナンス年報の公表（見える化）により、
道路メンテナンスの問題意識を広く共有
- 点検DBの整備により、継続的なデータの蓄積・データ活用の基盤を構築



②道路陥没の発生状況

➤ 道路陥没は様々な要因により発生。(道路排水施設、占用物件(下水、上水等))

道路の陥没発生件数とその要因(令和4年度)

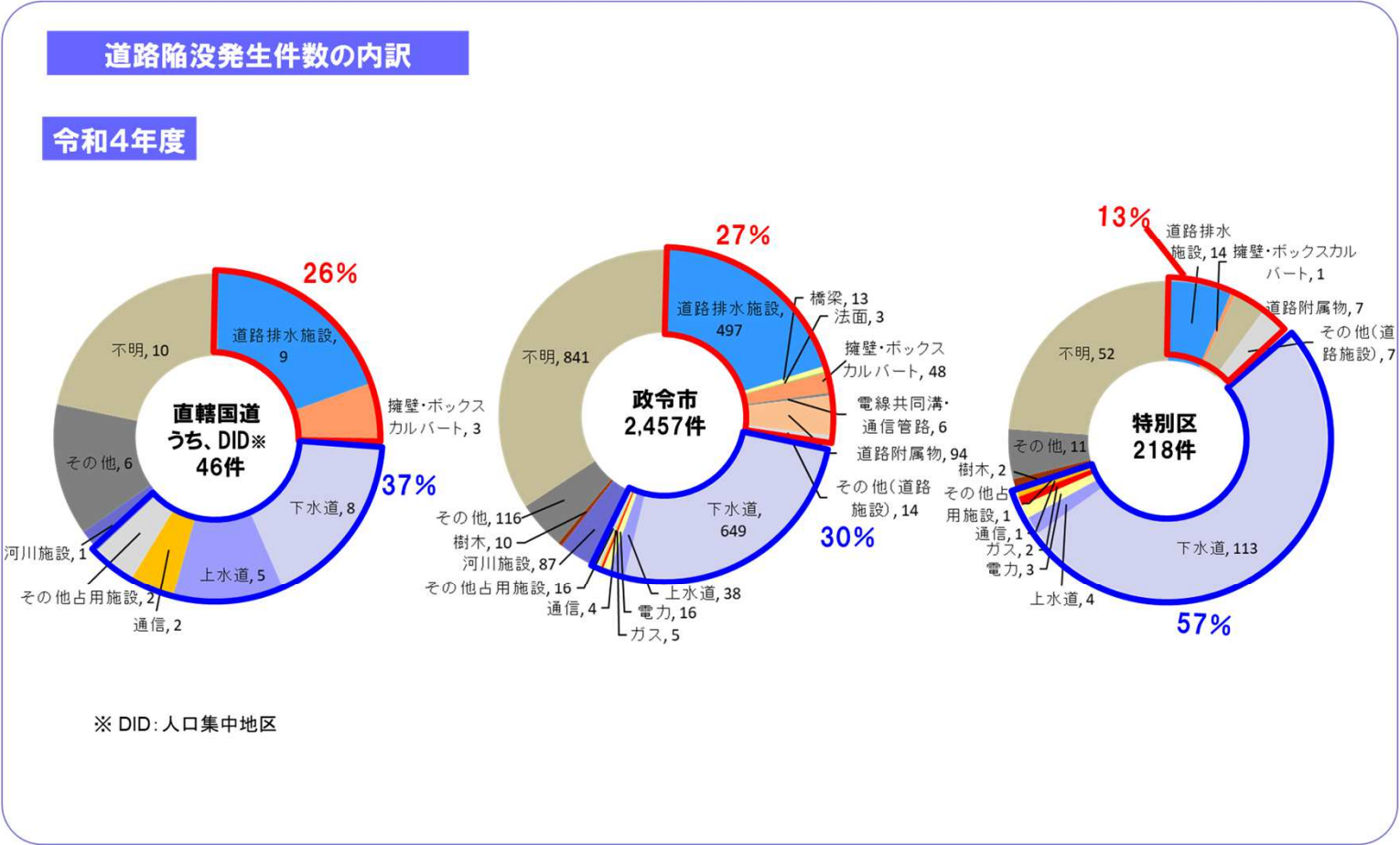


* ポットホールは含まない ■ 道路施設が要因の陥没 ■ 道路占有物件が要因の陥没 (出典)道路局調べ

※下水道メンテナンス年報(令和5年度版)に掲載されている下水道要因の陥没件数(下水道事業者調べ)には、道路陥没に至らない(舗装に穴が開かない)レベルの舗装の凹みの他、私道の道路陥没などが含まれているため、道路局調べの件数と異なっている。来年度以降の件数調査・とりまとめ方法については下水道側と調整。

➤ 都市部では道路占用物件の割合が大きく、特に下水道の割合が大きい。

都市部における道路の陥没発生件数とその要因(令和4年度)



* ポットホールは含まない 道路施設が要因の陥没 道路占有物件が要因の陥没 (出典)道路局調べ

※下水道メンテナンス年報(令和5年度版)に掲載されている下水道要因の陥没件数(下水道事業者調べ)には、道路陥没に至らない(舗装に穴が開かない)レベルの舗装の凹みの他、私道の道路陥没などが含まれているため、道路局調べの件数と異なっている。来年度以降の件数調査・とりまとめ方法については下水道側と調整。

道路陥没の発生状況

- 道路陥没は3m未満の浅い層での陥没が99%を占めている状況。
- DID地域等では同じ区間内で、空洞が複数確認されるなど、空洞発生 の 顕著な区間が存在。

■ 陥没事案の陥没深さの割合（道路管理者別）

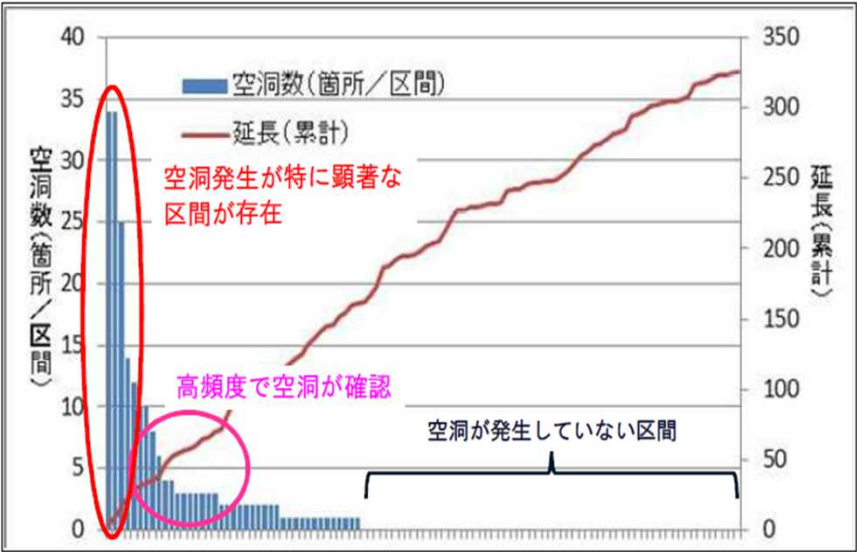
（単位：箇所）

陥没深さ	道路管理者			計
	直轄	都道府県	市区町村	
1m未満	101 (約92%)	950 (約83%)	5,897 (約88%)	6,948 (約87%)
1～3m	8 (約7%)	168 (約15%)	767 (約11%)	943 (約12%)
3m～	1 (約1%)	25 (約2%)	41 (約1%)	67 (約1%)
計	110 (100%)	1,143 (100%)	6,705 (100%)	7,958 (100%)

99%

※令和4年度陥没事案のうち陥没深さが判明している事案での分析

■ DID地域及び商業地域における空洞発生分布



出典：北陸地方整備局北陸技術事務所データ

③埼玉県八潮市の事案を踏まえた 道路側の現時点での対応

R7.2.21 第1回下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会 資料2-1(抜粋)

(1)ー1 埼玉県の陥没事故の概況

- 令和7年1月28日、埼玉県八潮市の県道において道路陥没が発生し、トラック運転手が車両ごと落下。
- 陥没箇所には、処理水量約61万m³/日の下水処理場に繋がる管径4.75mの流域下水道管路が埋設されており、下水道管の破損に起因すると考えられる陥没としては、最大級の規模。
- 陥没規模は拡大するとともに、関連する12市町の120万人に下水道(風呂、洗濯など)の使用自粛が要請されるなど、影響は更に拡大。現場では、現在も救助活動に向けた作業が継続中。

- 発生日時：令和7年1月28日(火) 午前10時頃
- 発生場所：八潮市中央一丁目地内
県道松戸草加線(中央一丁目交差点内)
- 陥没規模：(1月28日当初) 幅約9~10m、深さ約5m
(1月31日拡大後) 幅約40m、深さ最大約15m
- 下水道管：管径4.75m、昭和58年(1983年)整備(経過年数42年)
令和3年度の調査時には、補修が必要な腐食は確認されず
- 接続先：中川水循環センター(処理水量約61万m³/日)



1月28日(火)陥没発生当初



1月31日(金)拡大後、スロープ整備着手前

(写真出典) ANN NEWS



下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会

■委員会の目的(※規約抜粋)

令和7年1月28日に埼玉県八潮市で発生した下水道管の破損に起因すると思われる道路陥没事故を踏まえ、……(略)……、大規模な道路陥没を引き起こす恐れのある地下管路の施設管理のあり方などを専門的見地から検討するため。

■主な検討項目

- 1)重点的に点検を行う対象や頻度、技術など点検のあり方
- 2)道路管理者をはじめとする他の管理者とのリスク情報の共有等のあり方
- 3)事故発生時の対応
- 4)今後の施設の維持更新や再構築とそれらを支える制度のあり方

下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会
委員名簿(2025年2月時点)

	氏名	役職
委員長	家田 仁	政策研究大学院大学 特別教授
委員	秋葉 正一	日本大学 生産工学部 土木工学科 教授
委員	足立 泰美	甲南大学経済学部 教授
委員	砂金 伸治	東京都立大学 都市環境学部 都市基盤環境学科 教授
委員	岡久 宏史	公益社団法人 日本下水道協会 理事長
委員	北田 健夫	埼玉県 下水道事業管理者
委員	桑野 玲子	東京大学 生産技術研究所 教授
委員	佐々木 健	東京都 下水道局長
委員	三宮 武	国土技術政策総合研究所 上下水道研究部長
委員	長谷川 健司	公益社団法人 日本下水道管路管理業協会 会長
委員	宮武 裕昭	国立研究開発法人土木研究所 地質・地盤研究グループ長
委員	森田 弘昭	日本大学 生産工学部 教授

オブザーバー
総務省、農林水産省、経済産業省

事務局
国土交通省大臣官房上下水道審議官グループ、大臣官房技術調査課、総合政策局、道路局

- 下水道の全国特別重点調査が円滑に進むよう、「道路管理者」、「下水道以外の地下占用事業者」、「関係省庁」へ協力要請の通知等した他、関係者への説明会を整備局単位で開催
- 道路管理者には、所有する過去の道路陥没履歴、路面下空洞調査結果や地質情報などを下水道事業者に提供する事や、道路上での作業に関し相談があった場合に協力するよう要請

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

Press Release

令和7年3月18日
水管理・国土保全局下水道事業課
(上下水道審議官グループ)

有識者委員会の提言を踏まえ
「下水道管路の全国特別重点調査」の実施を要請します
～下水道管路に起因する道路陥没事故の未然防止に向けて～

令和7年2月21日に設置した「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会（委員長：家田仁 政策研究大学院大学特別教授）」において、下水道管路の全国特別重点調査の実施について提言がとりまとめられました。本提言を踏まえ、地方公共団体に対して「下水道管路の全国特別重点調査」の実施を要請します。

1 全国特別重点調査の趣旨
令和7年1月28日に埼玉県八潮市で発生した下水道管路の破損に起因すると考えられる道路陥没を受けて、国土交通省では、2月21日に「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」を設置しました。
今般、同委員会において、今回と同種・同様の事故を未然に防ぎ、国民の安全・安心が得られるよう、下水道管路の全国特別重点調査を実施すべきとの提言がとりまとめられました。
この提言を踏まえ、国土交通省として、地方公共団体に対して下水道管路の全国特別重点調査の実施を要請します。

2 提言の内容
別添資料参照

3 調査対象
管径2m以上かつ平成6年度以前に設置された下水道管路
なお、調査対象のうち、以下の①～④のいずれかに該当する箇所の調査を優先的に実施
① 埼玉県八潮市の道路陥没現場と類似の構造・地盤条件の箇所
② 管路の腐食しやすい箇所
③ 陥没履歴があり交通への影響が大きい箇所
④ その他（沈砂池の堆積土砂が顕著に増加した処理場・ポンプ場につながる管路）

<問い合わせ先>
水管理・国土保全局 下水道事業課 事業マネジメント推進室
(上下水道審議官グループ)
課長補佐 土師、資産管理係長 岩井
TEL： 03-5253-8111（内線34232、34225） 03-5253-8431（直通）

3月18日(火)

○下水道調査への協力要請の通知
(道路局⇒道路管理者、地下占用事業者(電気、通信、ガス等))
※総務省、経産省、農水省、警察庁へも参考送付

3月19日(水)

○全国説明会(下水道事業者を対象)
説明者:本省水局 上下水道G
対象者:下水道事業者(都道府県、政令市)、整備局河川部
内 容:全国特別重点調査について依頼、詳細説明

3月25日(火)～28日(金)※地方整備局単位で各1回開催

○地方説明会(道路管理者、全ての地下占用事業者を対象)
説明者:整備局河川部、道路部
対象者:下水道事業者、道路管理者(国、自治体)、
下水道以外の地下占用事業者
内 容:全国特別重点調査の概要(河川部)
道路管理者に向けて特別重点調査への協力依頼(道路部)
地下占用事業者に向けて適切な維持管理への依頼(〃)
地下占用物連絡会議の設置の方針(〃)

- 道路管理者と地下占用事業者が、相互の点検計画や点検結果を共有するほか、道路陥没を防ぐ取組の状況共有などを行う場を、道路メンテナンス会議の下部組織として設置。

道路と交差等※ する施設 道路管理者 (道路法)	道路(道路法)				その他		
	高速会社 管理道路	直轄 管理道路	公社 管理道路	都道府県・ 市町村 管理道路	鉄道	跨道橋 (鉄道除く)	新たに 設置 地下 占用物
高速会社	道路メンテナンス会議 【都道府県単位で設置済み】 <事務局> 国道事務所 				道路鉄道 連絡会議 【メンテ会議の 下部組織】 <事務局> 国道事務所 	跨道橋 連絡会議 【メンテ会議の 下部組織】 <事務局> 国道事務所 	地下占用物 連絡会議 【メンテ会議の 下部組織】 <事務局> 国道事務所
直轄							
公社							
都道府県 市区町村							

※ 交差の他、縦断的に重なる施設を含む

➤道路法(第39条の8)において、道路占用者は占用物件を適切に維持管理する義務が生じる。

占用物件の維持管理について

■ H30道路法改正の概要

占用物件の維持管理義務の法定（道路法第39条の8）
※ 道路の構造や交通への支障又はそのおそれが生じないよう、道路占用者が占用物件を適切に維持管理する義務



報告徴収・立入検査（道路法第72条の2）
※ 道路管理者は占用者に、道路管理上必要な報告を徴収し、必要に応じて立入検査を行うことができる。



※ 道路占用者が占用物件の維持管理をしていないと道路管理者が認めるとき

措置命令（道路法第39条の9）
※ 維持管理義務違反者に対し、必要な措置を命令

関係条文等

■ 道路法(昭和27年法律第180号)(抄) (占用物件の管理)

第39条の8 道路占用者は、国土交通省令で定める基準に従い、道路の占有をしている工作物、物件又は施設(以下これらを「**占用物件**」という。)の維持管理をしなければならない。

※ 道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)(抄) (占用物件の維持管理に関する基準)

第4条の5の5 法第39条の8の国土交通省令で定める基準は、道路占用者が、道路の構造若しくは交通に支障を及ぼし、又は及ぼすこととなるおそれがないように、適切な時期に、占用物件の巡視、点検、修繕その他の当該占用物件の適切な維持管理を行うこととする。

(占用物件の維持管理に関する措置)

第39条の9 道路管理者は道路占用者が前条の国土交通省令で定める基準に従って占用物件の維持管理をしていないと認めるときは、当該道路占用者に対しその是正のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(報告及び立入検査)

第72条の2 道路管理者は…この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定による許可等を受けた者に対し、道路管理上必要な報告をさせ、又はその職員に、当該許可等に係る行為若しくは工事に係る場所若しくは当該許可等を受けた者の事務所その他の事業場に立ち入り…検査させることができる。

2～4(略)

➤直轄国道では占有者に対して占有物の管理状況を報告する義務を占有許可条件として規定。
⇒今後、都道府県、市区町村においても同様の取組を進めるような仕組みを検討。

占有物件の維持管理について

■ 運用規定

「道路管理者による占有物件の維持管理の適正化ガイドライン（令和元年5月30日）」（運用）

※ 直轄国道においては、占有者から道路管理者への報告義務を許可条件として規定。

※ 自治体には技術的助言として送付。



都道府県では、約 64 %（ 30自治体／47都道府県）

市区町村では、約 17 %（198自治体／1,198自治体※）

※1,741市区町村のうち回答のあった自治体

（令和7年2月28日時点）

において、ガイドラインを踏まえ、国と同様の取組を行っている。

関係箇所

■ 道路管理者による占有物件の維持管理の適正化ガイドライン(抄)

第3 占有許可事務における道路管理者の対応

1 許可審査における確認事項

(2) 占有物件の安全性

占有物件の占有期間満了に伴う更新時には、必要に応じて直近の管理状況について確認すること。

2 許可条件

(2) 物件の種別に応じて附すべき許可条件

ア 第4の1に定める確認が必要な占有物件 ※

・「道路利用者や第三者への重大事故を未然に防止する観点から…
占有許可後、5年が経過する時期を基本として、…占有物件の現状について、道路管理者あて書面等により報告すること」

※ その損傷により特に道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある電柱、電線、地下管路及びこれら物件と一体となって機能する占有物件並びに跨道橋

宛名（道路管理者）

氏名

【報告様式】

占有許可物件の安全性について

占有物件の安全性について、下記のとおり確認したので報告します。

記

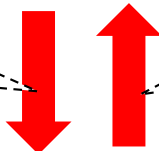
占有物件の名称	占有物件の安全性	備考
〇〇〇	〔記載例〕 〇年～〇年に実施した〇〇に基づく点検等において、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがないものとして占有物件の安全性を確認	※可能な範囲内において数量等を記載。

- 下水道管路の全国特別重点調査に併せ、直轄国道の道路陥没リスク箇所を調査
- その上で、道路陥没の傾向分析を行い、重点的に調査を行う箇所の条件などを整理
 - ⇒リスク箇所の調査結果については下水道と共有
 - ⇒傾向分析の結果等は、各道路管理者・地下占用事業者に共有(地下占用物連絡会議)

下水道管路の全国特別重点調査

【連携】
下水道調査結果の共有

【連携】
路面下空洞調査結果の共有



道路側の調査・検討

<直轄国道における道路陥没リスク箇所の調査>

「下水道管路の全国特別重点調査の箇所」の路面下空洞調査

「大口径で古い構造の地下道路施設」※の内部からの目視調査及び異常が確認された箇所の路面下空洞調査

※躯体の大きさが2m以上かつ、建設後30年以上経過している共同溝、地下歩道等

「過去に陥没が発生した箇所」※の目視調査又は路面下空洞調査

※過去10年間で道路施設(排水施設、ボックスカルバート等)が要因で陥没した箇所

「過去に確認された空洞のうち経過観察とした空洞」の路面下空洞調査

<道路陥没の傾向分析>

以下の調査結果を基に道路陥没の傾向を分析し、重点的に調査を行う箇所の条件等を整理

- ・全国特別重点調査結果
- ・道路陥没リスク箇所の調査結果
- ・過去の空洞・陥没発生データ等

地方自治体に対しては、分析結果などを、「地下占用物連絡会議」の場を通じて共有

注:路面下空洞調査は探査車による調査(路面から1.5~2.0mの空洞を確認)

➤ 道路陥没による被害を軽減する調査及び施工等技術の導入促進に向けた手続きに着手。



令和7年3月18日
道路局国道・技術課

道路における新技術導入促進を支援する第三者機関等を公募します
～新技術導入促進に向けた体制強化～

国土交通省道路局では良い技術は活用するという方針の下、新技術の開発・導入を促進しており、毎年度の取組を新技術導入促進計画として見える化しています。今般、令和7年3月12日に開催した「第14回道路技術懇談会（座長：久田真東北大学大学院教授）」において、令和7年度新技術導入促進計画（案）を提示しました。

今後、新技術の導入を促進するために、国土交通省道路局と連携して新技術の活用に必要な技術基準類の検討や技術の実証を行うための第三者機関等（以下、「導入促進機関」という）を公募することになりましたので、お知らせします。

- 公募期間** 令和7年3月18日（火）～令和7年4月18日（金）
- 公募内容** 令和7年度新技術導入促進計画（案）のうち8テーマの導入促進機関
※公募テーマについては別添1、2参照
- 業務内容** 各テーマに関して、
 - ・専門家等からなる技術検討委員会を設置・運営
 - ・道路における直轄工事等において、技術を活用するために必要な方策（要求性能、性能の確認方法、従来技術との比較等）を検討
- その他** 令和7年度新技術導入促進計画（案）、公募要領は別添1、2のとおり

※国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/road/tech/index.html>) よりダウンロードして下さい。

＜お問い合わせ先＞
道路局国道・技術課 企画専門官 本村、係長 森
代表：03-5253-8111（内線 37862、37855）
直通：03-5253-8498



■道路陥没による被害を軽減する調査及び施工等技術

技術名	ニーズ	改定・策定 予定の技 術基準等
路面下空洞に強い道路構造技術	路面下空洞が発生した場合に、脆性的な破壊を防ぐことが可能な技術、陥没に至る前に変状等が確認できる技術	技術性能力 タログ（案）
路面下のより深い位置の空洞を 探査・検知できる技術	より深い位置の空洞を 探査・検知できる技術 （探査技術、センシング技術等）	技術性能力 タログ（案）

3. 今後の進め方(案)

今後の進め方(案)

本日

第1回 地下占用物連絡会議

5～6月頃

道路管理者と占用者における情報の共有

【道路管理者⇒占用者】

- ・路面下空洞調査の当年度の計画、前年度の結果の共有
- ・前年度に発生した要因不明の陥没箇所の共有

【占用者⇒道路管理者】

- ・占用物件の点検計画・点検結果の共有

(道路管理者)

・占用者から共有された情報と路面下空洞調査結果との突合により、リスク可能性箇所などを抽出の上、対応を検討。

(占用者)

・道路管理者から共有された情報と、占用物件の点検計画・結果との突合により、リスク箇所可能性などを抽出の上、対応を検討。

道路管理者と占用者による調整

【道路管理者⇄占用者】

- ・情報共有結果を踏まえた調査・点検計画の見直し
- ・管路の損傷等箇所と空洞確認箇所が同一又は隣接する場合の対応
- ・要因不明箇所の陥没箇所と、管路の損傷等箇所が同一又は隣接する場合の対応

・必要に応じて、管路の補修、空洞箇所の補修などを調整
(実施時期や費用負担)

7月頃

第2回 地下占用物連絡会議

・道路管理者と占用者による共有情報を基にした調整状況、地下構造物の点検状況などについて意見交換

事 務 連 絡
令和 7 年 1 月 29 日

各都道府県担当課長 殿
各指定市担当課長 殿

国土交通省道路局
路政課道路利用調整室専門調査官
国道・技術課道路メンテナンス企画室課長補佐

「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン」及び「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン Q&A」の送付について

令和 7 年 1 月 28 日に埼玉県八潮市の県道において、下水道管が原因と思われる道路陥没により、第三者被害が生じる事案が発生しました。

この事案を受けて、別紙のとおり各地方整備局等あて送付しましたので、参考送付します。

なお、都道府県におかれましては、貴管内道路管理者（指定市を除く。）あてこの旨通知願います。

事務連絡
令和7年1月29日

北海道開発局建設部	建設行政課長補佐	}	殿
	道路維持課長補佐		
各地方整備局道路部	路政課長		
	道路管理課長		
沖縄総合事務局開発建設部	建設行政課長		
	道路管理課長		

国土交通省道路局

路政課道路利用調整室専門調査官

国道・技術課道路メンテナンス企画室課長補佐

「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン」及び「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン Q&A」の送付について

令和7年1月28日に埼玉県八潮市の県道において、下水道管が原因と思われる道路陥没により、第三者被害が生じる事案が発生したところである。

改めて別紙のとおり「「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン」の制定について」（令和元年5月30日付国道利第1号、国道メ企第2号）及び「「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン Q&A」の送付について」（令和元年5月30日付事務連絡）について送付するので、その取扱いに遺憾のないようにされたい。

国道利第1号
国道メ企第2号
令和元年5月30日

各地方整備局道路部長 殿
北海道開発局建設部長 殿
沖縄総合事務局開発建設部長 殿
独立行政法人
日本高速道路保有・債務返済機構総務部長 殿

国土交通省道路局 路 政 課 長

国道・技術課長

「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン」の制定について

占用物件の維持管理については、これまで道路利用者や第三者への重大事故を未然に防止する観点から、道路管理者において、「道路管理者による占用物件の安全確認の徹底について」（平成26年3月19日付け国道利第28号。以下「通知」という。）に基づき、占用物件の安全確認の徹底に努めてきたところであるが、平成30年9月30日に施行された道路法等の一部を改正する法律（平成30年法律第6号）により、道路占用者に対する占用物件の維持管理義務が明確化され、道路管理者に報告徴収、立入検査等の権限が新たに付与された。

今般の法改正を踏まえ、道路管理者として、道路占用者の占用物件の維持管理に関する意識の向上を図るとともに、その取組が着実に実施されるよう適切に指導・監督を実施していくことにより、道路占用者による占用物件の維持管理の適正化を図り、占用物件に起因する道路の構造や交通への支障等に適切に対応していくため、別添のとおり「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン」を取りまとめたので、その取扱いに遺憾のないようにされたい。

なお、本ガイドラインの制定に伴い、通知は廃止する。

道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン

第1 趣旨

道路法（昭和27年法律第180号。以下「法」という。）に基づき占用を許可された占用物件について、適切な維持管理が行われなければ、地下に埋設された占用物件の損壊による道路陥没や地上に設置された占用物件の落下など、道路の構造や交通に支障を及ぼすおそれがある。

従前から、占用許可の条件により道路占用者に対して占用物件の適正な維持管理を求めてきたところであるが、平成30年9月30日に施行された道路法等の一部を改正する法律（平成30年法律第6号）によって、道路占用者に対する占用物件の維持管理義務が明確化された（法第39条の8）。また、道路占用者が適切に占用物件の維持管理をしていないと認めるときは、道路管理者は、当該道路占用者に対し、その是正のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができることとされ（法第39条の9）、さらに、当該道路占用者に対し、道路管理上必要な報告をさせ、又は、その職員に、道路占用者の事務所等に立ち入り、書類等を検査させることができることとされた（法第72条の2第1項）。

本ガイドラインは、道路管理者として、道路占用者の占用物件の維持管理に関する意識の向上を図るとともに、取組が着実に実施されるよう適切に指導・監督を実施していくことにより、道路占用者による占用物件の維持管理の適正化を図り、占用物件に起因する道路の構造や交通への支障等に適切に対応していくための対応方針を示すものである。

第2 維持管理義務の周知徹底

道路管理者は、次の要領により道路占用者に対して、占用物件の維持管理義務の周知徹底を図ること。

1 内容

次の(1)から(5)までに掲げる内容について周知すること。

- (1) 道路法において、道路占用者による占用物件の維持管理義務が明確にされたこと。
- (2) 占用物件が道路の構造や交通に支障を及ぼし、又はそのおそれがある場合には、維持管理義務違反に問われる可能性があること。
- (3) 各物件の管理等について定めた法令（以下「個別法令」という。）において定められた維持管理の基準を遵守していない場合にも、維持管理義務違反に問われる可能性があること。
- (4) 道路管理者から、道路占用者に対して、占用物件の維持管理の状況等について報告を求める可能性があること。また、道路管理者が道路占用者の事務所等に立ち入り、書類等の検査を行う可能性があること。

- (5) 道路管理者から、道路占用者に対して、占用物件の修繕等を命じる可能性があること。

2 方法

周知方法については、周知文書の手交又は郵送を基本とするが、電子メールアドレスの提供がなされている道路占用者に対しては、併せて電子メールも活用すること。

3 時期

- (1) 占用許可（変更許可及び占用期間満了に伴う更新許可に係るものを含む。以下同じ。）の申請を行う申請者に対しては、申請の受理時又は当該申請の許可に係る許可書の送付時に周知すること。
- (2) 現に占用許可を受けている道路占用者に対しては、可及的速やかに周知すること。

第3 占用許可事務における道路管理者の対応

1 許可審査における確認事項

- (1) 個別法令等における維持管理の基準の有無

申請された工作物、物件又は施設の設置に当たり、申請者が遵守すべき個別法令、条例、規則、ガイドライン等において定められた維持管理の基準の有無を申請者に対して確認すること。

- (2) 占用物件の安全性

占用物件の占用期間満了に伴う更新時には、必要に応じて直近の管理状況について確認すること。特に、第4の1に定める確認が必要な占用物件については、当該物件に係る申請者に対し、占用物件の構造が、法以外の法令に基づく技術基準等のうち、法に基づく占用物件の構造に関する基準に関連する部分について適合していることについて、別紙1を参考に直近の点検結果等の確認を行うこと。

- (3) 事前対策物件への該当性

気象予報等の情報から、強風等の気象現象によって生じる災害（以下「気象災害」という。）の発生が予測される場合に、工事前板囲、足場など倒壊、落下等に対する事前対策が必要であると認められる占用物件（以下「事前対策物件」という。）に該当するか確認し、該当する場合には、第5の2に定める措置を講じるための連絡体制の提供を求めること。

- (4) 地下埋設物件の占用工事に関する留意事項

地下埋設物件の占用工事において、占用物件の埋設予定場所に他の埋設物件の存在が確認されたこと等の事情により、申請時に埋設を予定していた場所と異なる場所に占用物件を埋設する場合には、変更申請書の提出等を求めること。

2 許可条件

占用物件の維持管理の適正化を図るため、占用許可に当たっては、全ての占用物件に対して次の(1)に掲げる趣旨の条件を附すとともに、物件の種別に応じて、次の(2)に掲げる趣旨の条件を附すこと。また、道路管理者の判断により、次の(1)

及び(2)に掲げる趣旨以外の条件を追加してもよいが、道路占用者に対して不当な義務を課すこととならないよう留意すること。

(1) 全ての占用物件に附すべき許可条件

- ・ 「道路占用者は、道路法、道路法施行令、各物件の管理等について定めた法令その他の関係法令や条例、ガイドラインその他の関係規程を遵守すること」
- ・ 「道路の構造若しくは交通に支障を及ぼし、又は及ぼすこととなるおそれがないように、適切な時期に、占用物件の巡視、点検、修繕その他の当該占用物件の適切な維持管理を行うこと」
- ・ 「占用物件の異状により、道路の構造又は交通若しくは周辺住民に影響を与え、又はそのおそれがあるときにはただちに必要な措置を講ずるとともに、その占用物件の異状の状況及びそれに対して講ぜられた措置の概要を道路管理者に報告すること」

(2) 物件の種別に応じて附すべき許可条件

ア 第4の1に定める確認が必要な占用物件

- ・ 「道路利用者や第三者への重大事故を未然に防止する観点から、その損傷により特に道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある占用物件については、占用許可後、5年が経過する時期を基本として、道路管理者による占用物件の安全確認のため、占用物件の現状について、道路管理者あて書面等により報告すること」

イ 事前対策物件

- ・ 「気象予報等の情報から、強風等の気象現象によって生じる災害の発生が予測される場合には、占用物件が落下、倒壊等することのないよう事前に必要な対策を講じること」

ウ 道路区域外の土地に設置された柱類に添加される突出看板等

- ・ 「占用物件を添加している道路区域外の柱類について、道路の構造若しくは交通に支障を及ぼし、又はそのおそれがないように、当該柱類の腐食、劣化、損傷等を防止するために必要な対策を講じるなど適切に維持管理をすること」

第4 平常時の道路管理者の対応

1 占用物件の安全性の確認

(1) 対象

道路利用者や第三者への重大事故を未然に防止する観点から、その損傷により特に道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある電柱、電線、地下管路及びこれら物件と一体となって機能する占用物件並びに跨道橋を基本とする。

(2) 安全確認の時期

道路占用許可後、5年が経過する時期を基本とする。

(3) 安全確認の方法

別紙1を参考に直近の点検結果等を確認する等。

2 道路占用者に対する啓発活動の実施

道路管理者は、地方連絡協議会等を通じて、道路占用者に対して占用物件の維持管理の重要性について啓発活動を実施すること。

3 潜在的风险物件に対する対応

(1) 道路占用者に対する指導

道路管理者は、道路の構造や交通に支障を及ぼすおそれがあるとまでは断定できないものの、適切な維持管理がなされているか疑義がある占用物件（以下「潜在的风险物件」という。）を把握した場合には、当該物件に係る道路占用者に対して、当該物件の維持管理状況を確認の上、必要な措置を講じるよう適切な指導を実施すること。この際、当該物件の維持管理状況について文書で説明を求める必要があると判断される場合には、道路管理者は、法第72条の2第1項に規定する報告徴収に基づき文書による報告を求めてもよい。

(2) 関係行政機関との連携

道路管理者は、(1)で把握した潜在的风险物件に関する情報など占用物件の維持管理上の課題について関係行政機関に情報を共有するなど、関係行政機関との緊密な連携に努めること。

第5 占用物件が道路構造等に支障を及ぼすおそれがある場合の道路管理者の対応

1 占用物件の損傷等を把握した場合に講ずべき措置

道路管理者は、占用物件の損傷等が外観上明らかな場合であって、当該占用物件をそのまま放置しておく道路構造等に支障を及ぼすおそれがあると判断されるときは、当該占用物件に係る道路占用者に対して速やかに修繕等の措置を講じるよう適切な指導・監督を実施するとともに、当該物件の維持管理状況について、原則として、法第72条の2第1項に規定する報告徴収に基づき文書による報告を求めること。この際、道路管理者において、占用物件の維持管理状況を直接確認する必要があると認める場合などには、必要に応じて同項に規定する立入検査を実施してもよい。また、当該道路占用者が当該指導に応じない場合には、維持管理義務違反に当たるか否かを適切に見極めた上で、法第39条の9に規定する是正措置命令を実施すること。

2 気象災害の発生が予測される場合に講ずべき措置

道路管理者は、気象予報等の情報から、気象災害の発生が予測される場合であって、事前対策物件に対する所要の対策が必要であると判断されるときは、道路占用者において第3の2(2)イに基づき許可条件を附した事前対策物件に所要の対策が講じられるよう、第3の1(3)で確認した連絡体制に基づき注意喚起を行うよう努めること。

第6 占用物件に起因する道路構造等の支障が生じた場合の道路管理者の対応

1 道路構造等の支障の速やかな解消に向けて講ずべき措置

占用物件に起因する道路構造等の支障が生じた場合には、道路管理者は、道路占用者に対して速やかな当該占用物件の撤去、修繕等の措置を講じるよう適切な

指導・監督を実施すること。

2 再発防止に向けて講ずべき措置

(1) 道路占用者からの報告徴収

1 の対応終了後、道路管理者は、原則として道路占用者に対して詳細な経緯の報告及び再発防止策の検討を求めること。ただし、災害発生時など、道路管理者において道路占用者による再発防止策の検討が不要と判断される場合には、上記報告を求めないこととして差し支えない。

道路占用者に求める再発防止策については、法第72条の2第1項に規定する報告徴収により、次のアからウまでに掲げる事項について文書により報告を求めることとする。この際、道路管理者において、占用物件の維持管理状況を直接確認する必要があると認める場合などには、必要に応じて同項に規定する立入検査を実施してもよい。

ア 占用物件に起因する道路構造等の支障が生じた状況

イ 当該占用物件の維持管理状況

ウ 再発防止策

(2) 維持管理義務違反の認定

(1) で実施した報告徴収等の結果を踏まえ、道路管理者は、維持管理義務違反に当たるか否かを判断するとともに、道路占用者に対して指導・監督等の必要な措置を講じること。また、当該道路占用者が当該指導に応じない場合には、維持管理義務違反に当たるか否かを適切に見極めた上で、法第39条の9に規定する是正措置命令を実施すること。

3 国土交通省道路局への報告

1 及び 2 の対応終了後、道路管理者は、占用物件に起因して生じた道路構造等の支障のうち、次の(1)から(3)までに掲げる要件のいずれかを満たすものについて、国土交通省道路局路政課に別紙2に掲げる事項を報告すること。

(1) 道路の構造や交通に重大な支障を及ぼしたもの

(2) 社会的反響が大きいと認められるもの

(3) その他道路管理者が必要と認めるもの

第7 その他

1 施行期日

本ガイドラインは、令和元年6月1日より施行する。

2 ガイドラインの改訂

国土交通省道路局は、必要に応じて本ガイドラインの内容を見直し、改訂していくものとする。

3 留意事項

(1) 占用物件の維持管理に関する道路法の解釈等については、既に「道路法等の一部を改正する法律の施行について」（平成30年9月28日付け国道利第20号・国道メ企第11号）において示しているとおりであり、本ガイドラインにおいて新たな解釈を示したものではない。

- (2) 占有物件の安全確認に当たっては、申請者又は道路占有者に必要以上の書類の提出を要求するなど、申請者又は道路占有者に過度な負担をかけることのないよう、厳に留意するものとする。

【様式例】

宛名（道路管理者）

氏名

占用許可物件の安全性について

占用物件の安全性について、下記のとおり確認したので報告します。

記

占用物件の名称	占用物件の安全性	備考
〇〇〇	〔記載例〕 〇年～〇年に実施した〇〇に基づく点検等において、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがないものとして占用物件の安全性を確認	※可能な範囲内において数量等を記載。

国土交通省道路局への報告事項

1 事故等の概要

- (1) 日時
- (2) 場所
(記載例) 国道〇〇線 (〇〇県〇〇市〇〇)
※ 地名については、必要に応じてルビを振ること。
- (3) 占用物件の損壊状況
(記載例) 〇〇の倒壊 等
※ 適宜写真を追加すること。
- (4) 事故の推定原因
- (5) 報道状況
※ 新聞記事等を適宜添付すること。

2 人身・物損被害の状況

3 占用物件の設置開始時期、補修の経緯

(記載例) 平成〇〇年〇月〇日設置 (平成□□年□月□日占用許可)
過去、平成〇〇年〇月〇日に補修、部品交換

4 維持管理状況

- (1) 遵守すべき個別法令等の有無
(記載例) 〇〇法第〇条、〇〇ガイドライン
- (2) 維持管理状況
(記載例) 〇月に 1 度法定点検を実施、その他年に〇度〇〇を実施

5 報告徴収等の実施状況

- ※ 実施した場合は、道路占用者からの報告内容を添付すること。
- ※ 未実施の場合は、その理由を記載すること。

6 維持管理義務違反についての認定状況

- ※ 維持管理義務違反に該当するか否かについて、理由を含めて記載すること。

7 措置命令の実施状況

- ※ 6 で維持管理義務違反を認定した場合に限る。

8 他の行政機関の対応状況

(記載例) 警察において捜査中。

9 再発防止策及び道路管理者の対応方針

- ※ 道路占用者から提出された再発防止策及びそれに対する道路管理者の対応方針を記載すること。

事 務 連 絡
令和元年 5 月 30 日

各地方整備局道路部路政課長 殿
北海道開発局建設部建設行政課長補佐 殿
沖縄総合事務局開発建設部建設行政課長 殿
独立行政法人
日本高速道路保有・債務返済機構総務部管理課長 殿

国土交通省道路局
路政課道路利用調整室企画専門官
国道・技術課道路メンテナンス企画室課長補佐

「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドラインQ&A」の送付について

見出しの件について、「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン」（令和元年 5 月 30 日付け国道利第 1 号・国道メ企第 2 号別添）の運用に資するため、「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドラインQ&A」を別添のとおり作成したので、執務の参考とされたい。

なお、本Q&Aに記載のない事項について、個別具体の運用について疑義がある場合には、国土交通省道路局路政課道路利用調整室に問い合わせ願いたい。

道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドラインQ&A

目次

○第1関係

問1 占用物件の維持管理は道路占用者が行うものではないか。なぜ、道路管理者向けのガイドラインが必要なのか。

○第2関係

問2 現に占用許可を受けている道路占用者への周知は、周知文書の手交や郵送以外の方法で実施してもよいか。

問3 一の道路占用者が、複数の占用許可を受けている場合には、当該許可の単位ごとに周知をする必要があるか。

○第3関係

問4 許可審査時には、申請者が遵守すべき個別法令等において定められた維持管理の基準の有無について、申請者に対して必ず確認をする必要があるのか。また、確認の方法について、何か決まりはあるのか。

問5 占用物件の占用期間満了に伴う更新時には、必要に応じて直近の管理状況を確認することとされているが、直近の管理状況を確認する場合について例を示されたい。

問6 ガイドラインの第4の1に定める確認が必要な占用物件以外の占用物件について、許可更新時における安全性の確認方法について定めはあるのか。

○第4関係

問7 道路占用者に対して占用物件の維持管理の重要性について啓発活動を行うこととされているが、啓発活動に該当するものを例示されたい。

問8 「潜在的リスク物件」として想定している占用物件について、具体的に示されたい。

問9 関係行政機関として想定しているものを示されたい。

○第5関係

問10 占用物件が道路構造等に支障を及ぼすおそれがある場合には、維持管理状況について、原則として、報告徴収により報告を求めることとされているが、報告徴収の実施が不要と考えられる場合として想定されているものを示されたい。

問11 占用物件が道路構造等に支障を及ぼすおそれが明らかな場合であっても、行政指導を経ないと是正措置命令ができないのか。

問12 道路占用者が是正措置命令にも従わない場合には、どのような措置を講じ得るのか。

問13 工事用板囲、足場等について、「事前対策物件」として、道路占用者に所要の対策を講じさせる理由は何か。

問14 事前対策物件について占用許可を受けた道路占用者に対して、道路管理者から注

意喚起までする必要があるのか。

問15 事前対策物件について占用許可を受けた道路占用者に対する注意喚起は、どのように行う必要があるのか。

○第6関係

問16 占用物件に起因して道路構造等に支障が生じた場合であっても、災害発生時など道路管理者において道路占用者による再発防止策の検討が不要と判断される場合には、詳細な経緯の報告が不要とされているが、具体的に想定されている災害の規模を示されたい。

問17 第6の3の規定に基づき本省への報告を要する場合の要件について、「道路の構造や交通に重大な支障を及ぼしたもの」、「社会的反響が大きいと認められるもの」とされているが、具体的に想定されている例を示されたい。

○その他

問18 国が行う道路の占用について、道路法第39条の8の規定は適用されるのか。

問19 道路法第48条の23において規定される道路協力団体について、道路法第39条の8及び第39条の9の規定は適用されるのか。

問1 占有物件の維持管理は道路占有者が行うものではないか。なぜ、道路管理者向けのガイドラインが必要なのか。

- 道路占有者に占有物件の維持管理義務があることをもって、道路管理者としての管理責任を免れるものではなく、占有物件の破損により被害が発生した場合には、道路管理者としても管理瑕疵を問われる可能性があることに留意する必要がある（下関国道9号漏水凍結事件（昭和47年2月10日山口地裁下関支部判決））。
- 道路管理者としても道路占有者において占有物件の維持管理が適切に行われるよう適切に指導・監督を実施していくことが求められることから、今般、ガイドラインを発出することとしたもの。

問2 現に占有許可を受けている道路占有者への周知は、周知文書の手交や郵送以外の方法で実施してもよいのか。

- 現に占有許可を受けている道路占有者への周知は、必ずしも周知文書の手交や郵送によらなくてもよい。例えば、ライフライン物件の占有者に対しては地方連絡協議会の場での周知、一般物件の占有者に対しては窓口相談等の機会を通じて周知することも考えられる。

問3 一の道路占有者が、複数の占有許可を受けている場合には、当該許可の単位ごとに周知をする必要があるか。

- 一の道路占有者が、複数の占有許可を受けている場合には、当該許可の単位ごとに周知をする必要はない。

問4 許可審査時には、申請者が遵守すべき個別法令等において定められた維持管理の基準の有無について、申請者に対して必ず確認をする必要があるのか。また、確認の方法について、何か決まりはあるのか。

- 個別法令等において定められた維持管理の基準の有無については、ライフライン物件など、既に個別法令の存在を道路管理者において把握している場合には、申請者に対して逐一確認を求める必要はない。
- 確認の方法については、道路管理者として特段の必要がなければ、申請者に対して書面の提出まで求めることは要さず、個別法令等の有無を口頭で確認すればよい。

問 5 占有物件の占有期間満了に伴う更新時には、必要に応じて直近の管理状況を確認することとされているが、直近の管理状況を確認する場合について例を示されたい。

- 例えば、占有物件の維持管理状況に係る指導・監督を過去に実施したことがある占有物件について、占有期間満了に伴う更新時に直近の管理状況を確認すること等が考えられる。

問 6 ガイドラインの第 4 の 1 に定める確認が必要な占有物件以外の占有物件について、許可更新時における安全性の確認方法について定めはあるのか。

- 特段の定めはないが、ガイドライン別紙 1 を参考に直近の点検結果等の確認を実施すること、現地において占有物件の維持管理状況を確認すること等が考えられる。

問 7 道路占有者に対して占有物件の維持管理の重要性について啓発活動を行うこととされているが、啓発活動に該当するものを例示されたい。

- 地方連絡協議会等における管内の占有企業者等への占有物件に起因する事故事例や再発防止策の紹介、ホームページへの周知文書の掲載等が該当する。

問 8 「潜在的リスク物件」として想定している占有物件について、具体的に示されたい。

- 潜在的リスク物件については、例えば、自家用看板について、目視により看板表面部にわずかに錆が確認できるものの、内部まで錆の進行が予想されるかについては、内部点検を実施しないと判断がつかないもの等が考えられる。

問 9 関係行政機関として想定しているものを示されたい。

- 他の道路管理者、地方公共団体の屋外広告物担当部局、警察等を想定している。

問10 占有物件が道路構造等に支障を及ぼすおそれがある場合には、維持管理状況について、原則として、報告徴収により報告を求めることとされているが、報告徴収の実施が不要と考えられる場合として想定されているものを示されたい。

- 報告徴収により報告を求めることが必要ない場合としては、例えば、当該占有物件について道路占有者が撤去した場合、災害が発生した場合であって、当該占有物件以外の工作物、物件又は施設についても多数の被害が発生しているとき等が考えられる。

問11 占有物件が道路構造等に支障を及ぼすおそれが明らかな場合であっても、行政指導を経ないと是正措置命令ができないのか。

- 道路占有者が行政指導に従う意思を見せている場合には、特段の理由がない限り、是正措置命令を実施する必要はないものとする。

問12 道路占有者が是正措置命令にも従わない場合には、どのような措置を講じ得るのか。

- 道路占有者が措置命令に応じない場合には、道路法第71条第1項第1号に基づき監督処分による許可取消しをおこなうこと又は道路法第103条第2号に違反するとして、警察等に告発することが考えられる。

問13 工事用板囲、足場等について、「事前対策物件」として、道路占有者に所要の対策を講じさせる理由は何か。

- 台風等の強風発生時において、工事用板囲、足場等の倒壊、落下等が相次いで発生しているところ。
- こうした事故を未然に防ぐため、気象予報等の情報から、強風等の気象現象によって生じる災害が予測される場合には、道路占有者に工事用板囲、足場等に対する補強などの事前対策を講じさせることとするもの。

問14 事前対策物件について占用許可を受けた道路占用者に対して、道路管理者から注意喚起までする必要があるのか。

- 工事用板囲、足場等の倒壊、落下等によって被害が生じた場合には、当然道路占用者とその責任を問われることになるが、道路占用者に責任があることをもって道路管理者が道路の管理責任を免れるものではない。
- 道路管理者として、道路占用者において占用物件の維持管理が適切に行われるよう適切に指導・監督を実施していくという観点から、道路管理者において、工事用板囲、足場等の倒壊、落下等が想定され得る具体の状況を認識した場合には、これを未然に防ぐための注意喚起に努めるべきである。
- ただし、この注意喚起は、突風、竜巻など局所的・突発的な気象災害の発生時のように、道路管理者として具体的な危険性を認識できない時についてまで求められるものではない点に留意すべきである。

問15 事前対策物件について占用許可を受けた道路占用者に対する注意喚起は、どのように行う必要があるのか。

- 台風の接近が予想される場合など、気象災害発生の予想と実際の気象災害発生との間に一定程度の時間的猶予がある段階で、注意喚起を行うために事前に把握していた連絡先へ電子メールによって注意喚起をすることを基本とするが、現場の実情を踏まえた上で、巡回又は電話による注意喚起などを実施することも差し支えない。

問16 占用物件に起因して道路構造等に支障が生じた場合であっても、災害発生時など道路管理者において道路占用者による再発防止策の検討が不要と判断される場合には、詳細な経緯の報告が不要とされているが、具体的に想定されている災害の規模を示されたい。

- 例えば、台風による強風被害や大規模な地震が管内で発生した場合であって、当該占用物件以外の工作物、物件又は施設についても多数の被害が発生しているとき等が考えられる。

問17 第6の3の規定に基づき本省への報告を要する場合の要件について、「道路の構造や交通に重大な支障を及ぼしたもの」、「社会的反響が大きいと認められるもの」とされているが、具体的に想定されている例を示されたい。

- 道路の構造や交通に重大な支障を及ぼしたものとは、当該支障によって長時間の通行止めが生じた場合等を想定している。
- 社会的反響が大きいと認められるものとは、テレビや新聞等に報道がされたもの、死傷者がいる場合等を想定している。

問18 国が行う道路の占有について、道路法第39条の8の規定は適用されるのか。

- 道路法第35条にいう国が行う道路の占有について、同法第39条の8において維持管理の責務を負う者について、道路占有者（同法第32条第1項の規定による許可を受けた者（法第32条第3項参照））と定義されていることから、同法第35条の協議の内容として、同法第39条の8と同趣旨のことを定めておく必要がある。
なお、法第39条の9に規定する是正措置命令の名宛人が道路占有者とされていることから、国を名宛人として同条の規定に基づき是正措置命令を行うことはできないと解する。

問19 道路法第48条の23において規定される道路協力団体について、道路法第39条の8及び第39条の9の規定は適用されるのか。

- 道路協力団体については、道路法第48条の27において、「道路協力団体が第48条の24各号に掲げる業務として行う国土交通省令で定める行為についての第24条本文並びに第32条第1項及び第3項の規定の適用については、道路協力団体と道路管理者との協議が成立することをもって、これらの規定による承認又は許可があつたものとみなす。」と規定されていることから、同法第39条の8及び第39条の9の規定が適用されることとなる。

埼玉県八潮市で発生した大規模な道路陥没を踏まえた 下水道管路の全国特別重点調査の実施について(提言)

令和 7 年 3 月 1 7 日
下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた
対 策 検 討 委 員 会

1. 全国特別重点調査の実施について

- 令和7年1月28日に埼玉県八潮市で発生した下水道管路の破損に起因すると考えられる道路陥没は、トラックドライバーの方が今も行方不明となっており、一時は約120万人の方々が下水道の使用自粛を求められるなど、極めて重大な事態と認識すべきものである。
- 国土交通省は、事故発生直後に、事故の陥没箇所と同様の大規模な下水道管路の緊急点検を地方公共団体に要請した。ただし、1週間という期間での緊急的な点検のため、その対象箇所や点検方法は限定的であり、十分とは言えない。
- また、3月7日に秋田県男鹿市で管路補修工事中に作業員が亡くなられる事故が発生した。
- 八潮市の道路陥没事故原因の究明は現時点ではなされていない中ではあるが、できる限り、今回と同種・同類の事故を未然に防ぎ、国民の安心・安全が得られるよう、今回の事故の事象や下水道、地盤、トンネル等に係る科学的・経験的な知見に基づき、対象を重点化した上で、安全確保に最大限留意しつつ、現状で適用可能な技術を総動員して全国特別重点調査を実施し、調査結果に応じた必要な措置を講ずべきである。

2. 調査対象(別紙1)

- 全国特別重点調査の対象は、大規模陥没につながる要素と事故時の影響度の観点から「大口径」で「古い基準の構造」の管路を基本としつつ、調査の実効性を高めるため、これらのうち以下のいずれかに該当する箇所の調査を優先的に実施すべきである。
 - ① 埼玉県八潮市の道路陥没現場と類似の構造・地盤条件の箇所
 - ② 管路の腐食しやすい箇所
 - ③ 陥没履歴があり交通への影響が大きい箇所
 - ④ その他

3. 調査方法(別紙2)

- 全国特別重点調査には、従来行われてきた潜行目視やテレビカメラによる目視調査に加えて、打音調査等による定量的な劣化調査や管路内からの地盤空洞調査といった新たな技術的方法を積極的に導入すべきである。また、管路内の水位が高い等により調査が困難な場合には下水道の使用自粛などについて住民の理解と協力を積極的に要請すべきである。

4. 調査スケジュール

- 上記2に示す優先的に実施すべき箇所は夏頃まで、それ以外の箇所は1年以内を目途とした調査完了を目標とすべきである。

5. その他

- 下水道以外の地下管路についても口径や経過年数、道路陥没の発生状況等を踏まえて、必要に応じて各管理者において点検の実施を検討すべきである。

調査対象

1. 調査対象

全国特別重点調査の対象は、内径 2 m 以上かつ、1994 年度以前*¹に設置・改築された管路とする。その調査方法は別紙 2 の 1(1)による。

*¹1994 年度より後に設置された管路は、陥没の発生件数が極めて少ない。また、「下水道施設計画・設計指針と解説-1994 年版- (日本下水道協会)」で、軟弱地盤等において、可とう性継手や、シールド工事における可とう性セグメントの使用が盛り込まれている。

2. 優先的に実施すべき箇所

上記 1 のうち、下記①～④に該当する箇所を優先的に実施する。その調査方法は、①～④のいずれかに該当する箇所については、別紙 2 の 1(1) 及び(2)－1 による。また、①～④の複数に該当する箇所については、別紙 2 の 1(1)及び(2)－2 による。

① 埼玉県八潮市の道路陥没現場と類似の構造・地盤条件の箇所

構造上の施工困難箇所（立坑の接続部付近の曲線部*²など）で地下水位が高い砂質系または緩いシルト質系の地盤*³

*² 目安として R=120m 以下

*³ 都道府県等が作成している「液状化マップ」や現場周辺のボーリング調査結果を活用し対象箇所を抽出

② 管路の腐食しやすい箇所

- ・ 下水の流路の勾配が著しく変化する箇所又は高低差が著しい箇所
- ・ 伏越室の壁その他多量の硫化水素の発生により腐食のおそれ大きい箇所
- ・ 過去の調査で腐食（ランク C 以上）が確認され、防食などの対策が未実施の箇所

③ 陥没履歴があり交通への影響が大きい箇所

緊急輸送道路で、下水道に起因して舗装に一定規模以上*⁴の穴が空いた道路陥没があった箇所

*⁴ 目安として短辺の幅 50cm 以上かつ深さ 20cm 以上

④ その他

沈砂池の堆積土砂が顕著に増加*⁵した処理場やポンプ場につながる管路

*⁵ 直近 1 年間のデータを過年度のデータと比較するなどにより判断

1. 調査方法

(1)別紙1の1に該当する箇所の調査方法

(1)－1：潜行目視やテレビカメラ（ドローン、浮流式等を含む）により管路内（マンホール含む）の調査※¹を全線にわたり実施し、原則として、専門家※²によるチェックを経ることとする。

なお、調査を効率的に実施するため、直近3年以内の調査結果を有効活用できることとするが、その場合であっても、専門家による再チェックを経るなど判定の質が十分に確保されるよう留意することとする。

※¹シールド工事で施工した管路は、内面の二次覆工の劣化はもとより、構造体であるセグメントの劣化について特に留意して調査する。

※²コンクリート診断士、技術士（建設部門、上下水道部門）、下水道管路管理総合技士、下水道管路管理主任技士

(1)－2：上記(1)－1の調査で、2.に示す判定基準によりⅠまたはⅡと判定された場合は、空洞調査を実施する。

- ・ 埋設深が2m以浅の場合：路面からの空洞調査を実施する。
- ・ 埋設深が2mより深い場合：地上からの簡易な貫入試験（サウンディング試験）もしくは管路内からの空洞調査を実施する。

(2)別紙1の2に該当する優先的に実施すべき箇所の調査方法

上記(1)に加えて下記による。

(2)－1：別紙1の2①～④のいずれかに該当する箇所

ア：上記(1)－1の調査で、2.に示す判定基準によりⅠまたはⅡと判定されなかった場合には、管路の健全度や安全度を定量的に評価するための打音調査（管に軽い衝撃を与えて発生する振動を計測する調査）等を実施する。

イ：上記アの調査で2.に示す判定基準によりⅠまたはⅡと判定された場合は、上記(1)－2の空洞調査を実施する。

(2)－2：別紙1の2①～④の複数に該当する箇所

別紙1の2①～④の複数に該当する箇所については、上記(2)－1に加え、以下のような調査を補完的に行うことが望ましい。

- ・ 既往の空洞調査結果の活用
- ・ 処理場やポンプ場における下水の流量や水質、管路内の硫化水素濃度などの既存記録の確認・分析

上記(1)(2)の調査にあたっては、換気や流出防止措置などの安全対策を十分に実施すること。また、管路内の水位が高い等により調査が困難な場合には、深夜など流量の少ない時間帯に上流のポンプ場を停止し管内貯留をしつつ、住民にも深夜の下水道の使用自粛を要請するなど、最大限の水位低下を図り、調査を実施する。

2. 判定基準

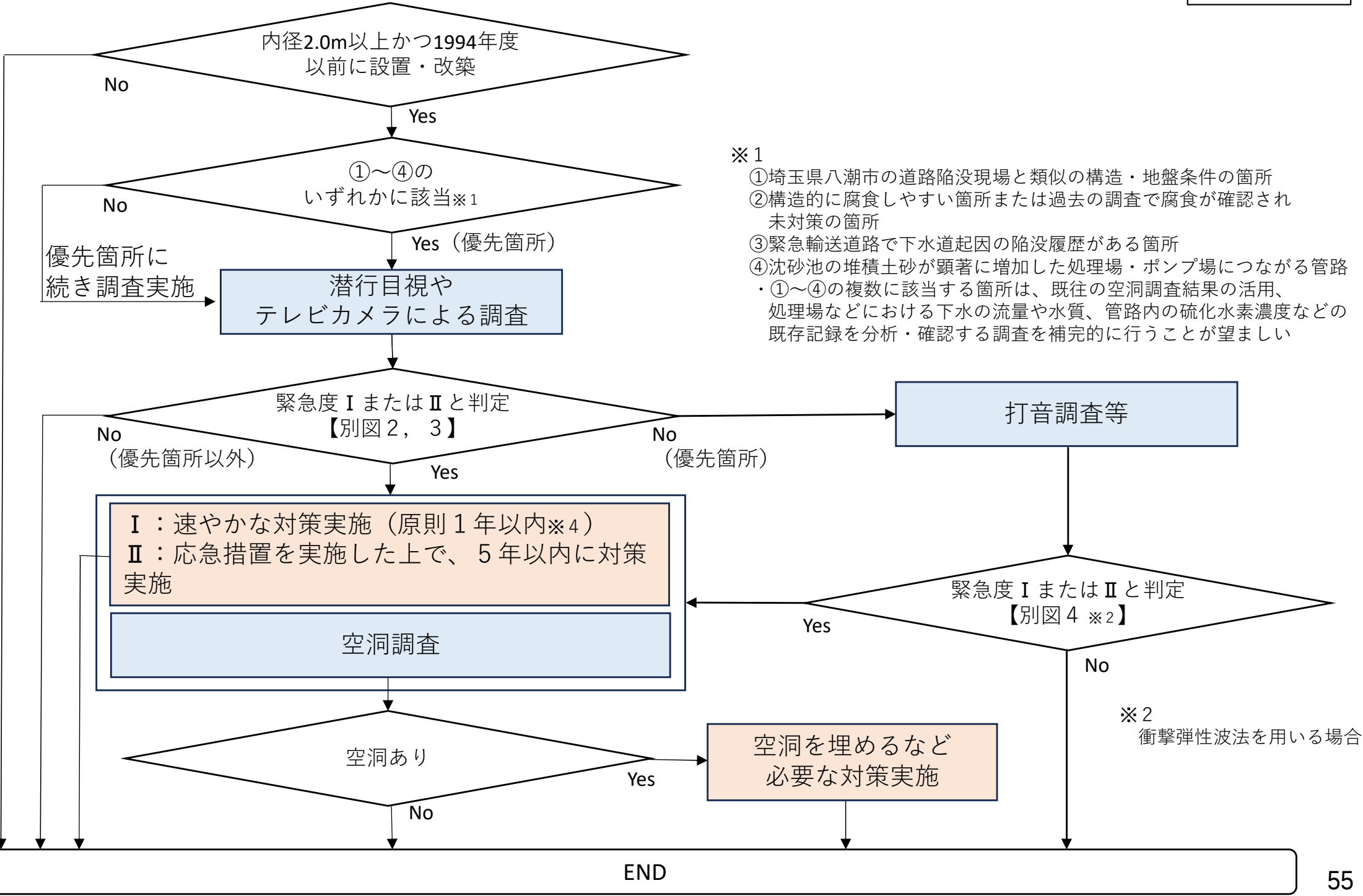
今回の全国特別重点調査においては、以下の判定基準とする。

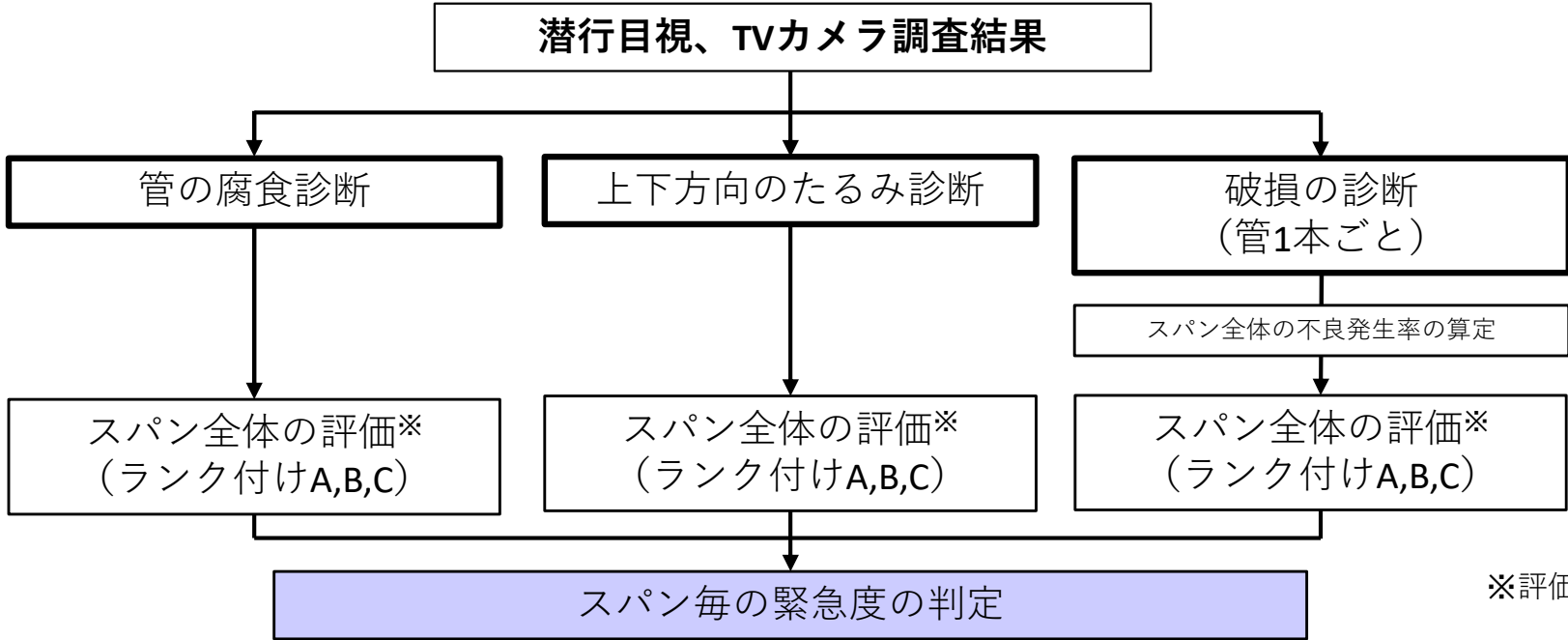
- ・ **上記の調査方法(1)－1の判定基準：**「ストックマネジメント手法を踏まえた下水道長寿命化計画策定に関する手引き（案）（平成 25 年 9 月 国土交通省）」における腐食、たるみ、破損のいずれかにランク A が有れば「Ⅰ：速やかに対策を実施する^{※3}」、B が有れば「Ⅱ：応急措置を実施した上で、5 年以内に対策を実施する」と判定する。
- ・ **上記の調査方法(2)－1 アの判定基準：**「スクリーニング調査を核とした管渠マネジメントシステム技術導入ガイドライン（案）（平成 27 年 12 月 国土技術政策総合研究所）」における緊急度Ⅰの場合は「Ⅰ：速やかに対策を実施する^{※3}」、緊急度Ⅱの場合は「Ⅱ：応急措置を実施した上で、5 年以内に対策を実施する」と判定する。

^{※3}原則 1 年以内（やむを得ない場合は応急措置を実施した上で、速やかに対策を実施）

全国特別重点調査の実施フロー

別図 1





※評価基準は別図3を参照

区分	対応内容	現行の基準	全国特別重点調査の基準
I	速やかな対策を実施	ランクAが2項目以上	ランクAが1項目以上
II	応急措置を実施した上で、5年以内に 対策を実施	ランクAが1項目もしくは ランクBが2項目以上	ランクBが1項目以上

出典：ストックマネジメント手法を踏まえた下水道長寿命化計画策定に関する手引き（案）（平成25年9月 国土交通省）を基に全国特別重点調査用に作成

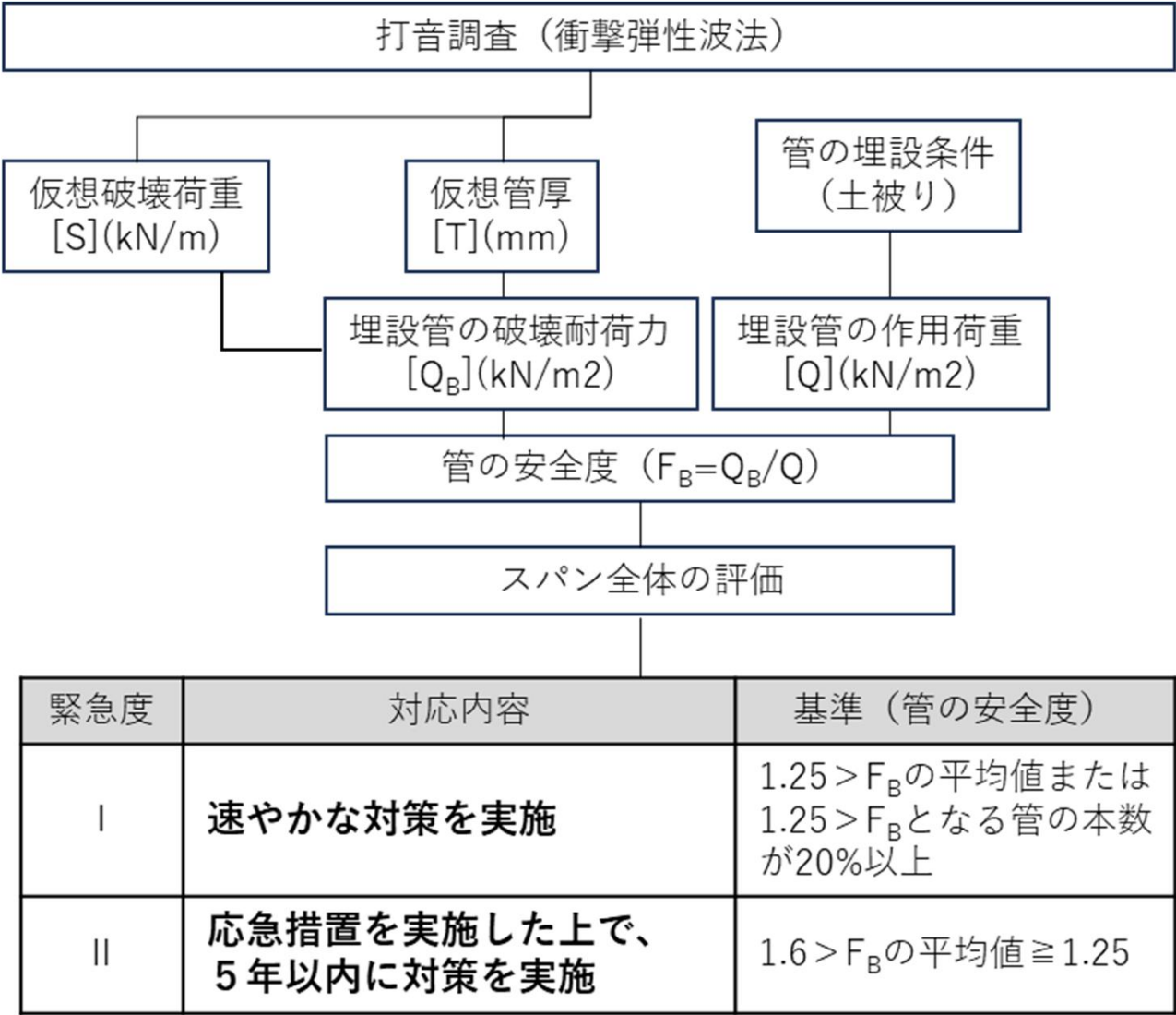
スパン全体で評価	ランク		A	B	C
	項目				
	管の腐食		鉄筋露出状態	骨材露出状態	表面が荒れた状態
管一本ごとに評価	上下方向のたるみ	管きょ内径 1650mm以上 3000mm以下	内径の1/4以上	内径の1/8以上	内径の1/8未満
	管の欠落及び軸方向クラック	鉄筋 コンクリート管等	欠落	軸方向のクラックで幅2mm以上	軸方向のクラックで幅2mm未満
			軸方向のクラックで幅5mm以上		
			円周方向のクラックで幅5mm以上	円周方向のクラックで幅2mm以上	円周方向のクラックで幅2mm未満
	管の継手ズレ		脱却	70mm以上	70mm未満
	浸入水		噴き出ている	流れている	にじんでいる
	取付管の突出し		本管内径の1/2以上	本管内径の1/10以上	本管内径の1/10未満
	樹木根侵入		内径の1/2以上閉塞	内径の1/2未満閉塞	—

ランク (スパン全体での評価)	評価の基準（不良発生率）
A	「aランク20%以上」もしくは「aランク+bランク40%以上」
B	「aランク20%未満」もしくは「aランク+bランク40%未満」 もしくは「aランク+bランク+cランク60%以上」
C	「aランク、bランクがなく、cランク60%未満」

出典：ストックマネジメント手法を踏まえた下水道長寿命化計画策定に関する手引き（案）（平成25年9月 国土交通省）を基に全国特別重点調査用に作成

打音調査(衝撃弾性波法)における緊急度の判定基準

別図 4



出典：スクリーニング調査を核とした管渠マネジメントシステム技術導入ガイドライン（案）（平成27年12月 国土交通省 国土技術政策総合研究所）を基に全国特別重点調査用を作成