

平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第1次回答

管理番号	209	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土木・建築
------	-----	------	--------------	------	-------

提案事項(事項名)

駅前広場等における立体道路制度の道路の適用要件の緩和

提案団体

特別区長会

制度の所管・関係府省

国土交通省

求める措置の具体的内容

駅前広場等において立体道路制度を活用するため、交通結節点を対象として、都市計画法第12の11及び建築基準法第44条第1項第3号において自動車専用道路及び特定高架道路等に限定されている道路の適用要件を緩和すること。

具体的な支障事例

現在、区では鉄道の連続立体交差事業を契機とした駅前周辺街づくりにおいて、都市計画マスタープランに定める「駅前周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の防災性向上」のため、駅前広場の整備を進めている。広場の事業用地にかかる地権者には小売店を経営する者も多く、生活再建の場として求める代替地は駅直近を希望する者が多いなか、駅前周辺では市街地が既成しており、代替地の取得が困難で事業進捗に支障をきたしている。このような状況下で、駅前広場の用地の一部を活用して、商業テナントと住居が共存するビルを建設する案を検討している。区としては、駅前周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の防災性向上に資するものであることから、立体道路の対象道路の緩和により駅前広場における共同ビルの建設を可能とし、街づくり計画の実現を図りたい。

制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

生活再建の場である代替店舗や住居を駅前広場と併せて整備することによって、広場の整備事業推進と良好な商業環境の形成を同時に実現することができる。

根拠法令等

- ・道路法第47条の7(道路の立体的区域の決定等)
- ・都市計画法第12条の11(道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画)
- ・建築基準法第44条(道路内の建築制限)

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

川崎市

○区内の駅・地域を経由する地下鉄の延伸など鉄道ネットワーク計画のうち、当区内には3つの新駅が予定されており周辺のまちづくりに精力的に取り組んでいる。新設予定駅は、延伸後、当面の終端駅となることから、当区内にとどまらず他県内からの利用も想定されている。よって、一定規模の交通広場や生活サービス施設を

立地促進していく必要がある。一方、当該地は風致地区の都市計画が定められており土地の高度利用がしにくく、また、既成市街地でもあることから生活再建を直近の場所に求める権利者が多くいる。こうしたことから、立体道路制度における道路の適用要件を緩和し、駅前広場等でも活用できるようにすることで市街地再開発事業や建物の共同化事業の敷地面積を広げ、交通広場とあわせた駅周辺整備を進めやすくすることを要望する。

○本市では、交通結節点である拠点駅において、駅を中心としたまちづくりにより、都市機能集積が図られている。一方で、高密度化した駅周辺の市街地において、限られた空間の中で効率的な交通結節機能の強化等を図るためには、土地の重層的な利用が必要と考えることから、提案の趣旨に賛同する。

各府省からの第1次回答

都市計画法(昭和四十三年法律第百号)及び建築基準法(昭和二十五年法律第二百一十号)においては、市街地における道路は、非常時の避難路、消防活動の場、沿道建築物の日照、採光、通風等の確保等、良好な市街地環境を確保する上で重要な機能を果たすものであり、その上空が開放空間であることを前提として土地利用が行われているものである。一方、本来は開放空間であるべき道路の上空について、一定の地域に限定して建築物の建築等を特例的に認める制度が立体道路制度であり、これは、適正かつ合理的な土地利用を促進する観点から認められているところである。現行の立体道路制度では、都市再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る必要がある地区として都市再生特別地区に指定されている地区においては、一般道路をもその適用対象としている。

また、道路法(昭和二十七年法律第百八十号)においては、道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るために必要があると認められる場合に、道路の区域を立体的に決定することができることとされている。

本提案について、

- ・代替店舗や住居を駅前広場と併せて整備する際になぜ道路上空を利用しなければならないか
- ・特別区又は指定都市にありながら、既存の都市再生特別地区制度による道路上空利用ではなぜ実現できないか

- ・駅前広場の整備による、同広場・周辺道路の安全・円滑な交通確保の効果 等、

立体道路制度を拡充する必要性及びその効果が現時点の提案内容では判断できない。

東京都特別区や川崎市などは、都市再生特別地区に基づく立体道路制度の活用が検討可能であると考えられ、また、駅周辺まちづくりを進めるにあたっての事業推進上の具体的な支障等について示されない限り、立体道路制度を拡充する必要性及びその効果が判断できない。

(風致地区に係る支障事例について)風致地区は、都市の風致を維持するために定める地区であって都市環境の維持が必要な地区であることから、風致地区に係る都市計画決定権者が、当該地域において土地の高度利用を行うことが好ましくないと判断して都市計画を定めているものであり、当該支障事例を理由として法制度を変える必要性・合理性が認められない。

平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第1次回答

管理番号

201

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

土木・建築

提案事項(事項名)

道路占用許可に係る基準の弾力化

提案団体

広島市

制度の所管・関係府省

国土交通省

求める措置の具体的内容

道路管理者が地方公共団体等と協議の上、適切と認める場合には、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、道路占用許可基準の弾力化を求める。

具体的な支障事例

道路空間を活用したまちのにぎわいづくりが各地で進められているが、道路の占用許可は、原則として、道路の敷地外に余地がなくやむを得ない場合にのみ行うことができるとされている。

しかしながら、道路の中には、歩行空間に余裕のある歩道や緑地帯など、一定空間の占用を認めても機能上支障が生じないケースもある。実際、広島市では、副道や副道の歩道も含めると幅員が100mに及ぶ道路(平和大通り)があり、この道路の緑地帯等の占用を許可しても交通に支障は生じないが、前記の基準があるため道路占用を許可することはできない。

都市再生特別措置法において、都市再生整備計画の作成等で前記の基準は緩和されるが、道路管理者が一定の区域で占用を認めても支障がないと判断し、それを市町村や警察も同意しているような場合には、都市再生整備計画の作成等は必要ないものとする。

そこで、道路管理者が地方公共団体等と協議の上、適切であると認めるものについては、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、許可基準の弾力化を求める。

なお、都市再生特別措置法の特例措置を活用する場合、前述の地域は既に都市機能などが集積している市街地であるため、都市再生整備計画に適切な基幹事業などを盛り込むことが困難であり、同計画における目標や評価指標の設定が課題となると想定される。また、まちのにぎわい創出を図る提案事業については、その事業内容を詳細に決定した上で、公安委員会などの同意を得るための社会実験等が求められるなど、事業者(占用户)の負担が大きくなることも想定される。

制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

都市再生整備計画の作成等をしなくても占用許可を行うことができるようになるため、地方公共団体の事務負担が軽減されるとともに、まちのにぎわいづくりの担い手の増加や計画的な道路空間の活用に繋がる。

また、担い手が行う事業内容に応じて、イベント時における一時的な事業だけでなく、長期間の占用許可を行うことができるなど、柔軟な対応が可能となる。

根拠法令等

道路法第33条第1項

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)

川崎市、福井市

○基幹事業の整備時期と地元機運の醸成時期のタイミングが合わない。また、地元機運が醸成し整備計画を変更する場合の、目標指標の設定方法についても課題である。

そのため、地元組織発意で、道路管理者が占用を認め、警察も同意しているような場合には、都市再生特別措置法によることなく、無余地性の原則が緩和できるよう、許可基準の弾力化を求める。

○本市においても、道路占用許可の特例制度を活用し、オープンカフェ事業の実施を検討しているが、制度活用のために都市再生整備計画を策定する必要がある。しかし、都市再生整備計画においては、計画の目標や目標を定量化する指標の設定、計画完了後の評価事務など様々な事務負担を伴う。許可基準の弾力化によって、事務手続きの簡素化が図れる。

○本市においても、都市における賑わい創出や地域課題の解決等の観点から、都市再生緊急整備地域内において、オープンカフェ等の設置などを検討している。一方で、都市再生緊急整備地域の指定がないエリアにおいても、地域の担い手等から道路空間の活用に関する提案がなされているが、現行基準に基づく、一時的なイベント等の開催に留まっている。これらの状況を勘案し、道路としての機能を確保しつつ、地域課題に対応した柔軟な運用が必要と考えることから、提案の趣旨に賛同する。

○都市再生整備計画にあるオープンカフェ等と同じ場所、同じ内容であっても、他の団体には占用許可を行うことができず、道路管理者として公平性に欠ける対応となっている。このため、まちのにぎわいづくりのための活用が阻害されている。

○本市では平成29年度より、都市再生整備計画を作成の上、特例での占用許可により、オープンカフェを実施している。特例制度を活用するにあたって、関係者との協議、都市再生整備計画への記載、特例占用区域の指定、占用主体の指定等、諸手続のために、約2年間を要したため、市内にある各緑地帯で同様の手続を進めていくことは困難である。新設された道路協力団体制度等により、都市再生整備計画への記載に係わらず、許可をあたえることも可能だが、占用主体には法人等であることなど、公募資格が設けられており、実際の運用までには至っていない。都市再生整備計画への記載の有無に関わらず、無余地性等の許可基準の弾力化を行うことができれば、市内で管理している緑地帯を活用し、道路管理者としてまちの賑わいに寄与した上で、道路維持管理作業の負担軽減にも効果が期待できると考える。

○都市再生整備計画にあるオープンカフェ等と同じ場所、同じ内容であっても、他の団体には占用許可を行うことができず、道路管理者として公平性に欠ける対応となっている。このため、まちのにぎわいづくりのための活用が阻害されている。

各府省からの第1次回答

道路占用許可を行うに当たっての無余地性の基準(道路法第33条第1項)は、必要以上の道路占用を排除し、もって道路を通行する者の利益を確保しようとするものであり、道路管理上極めて重要な基準である。

一方で、都市の再生に必要なにぎわい創出を重点的に実施すべき区域においては、都市再生に資する占用について、都市再生特別措置法に基づいて策定される都市再生整備計画に必要な事項を記載すれば、無余地性の基準を適用しない特例を認めているところである(都市再生特別措置法第46条第10項・第11項、第62条)。したがって、同計画の策定を省略することはできないが、同計画の策定に当たっては、必ずしも公共公益施設の整備に関する事業等を記載する必要はなく、道路占用の特例のみを記載事項とすることも可能であることから、現行制度においても提案団体の構想は実現可能である。

また、上記都市再生特別措置法上の特例のほか、無余地性の基準の適用については、経済的な要素や道路利用者の利便等を含めた諸般の事情を考慮することもできることとしており、これを活用して提案団体の構想を実現することも可能と考えられる。

平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第1次回答

管理番号

21

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

土木・建築

提案事項(事項名)

地方自治体の裁量により健全性に応じた効率的な橋梁点検を可能とする点検手法・頻度等の弾力化・事務の簡素化

提案団体

豊田市

制度の所管・関係府省

国土交通省

求める措置の具体的内容

初回点検を除く近接目視点検結果の健全性がⅠと診断された橋梁(跨線橋、跨道橋を除く)については、健全性に応じ地方自治体の裁量で適切なサイクルで点検し、また小型無人機の新技術を活用した近接目視以外の点検手法を導入し、効率的かつ安全性の高い橋梁点検を可能とするよう、道路法施行規則第4条5の5において一律に定められている点検手法・頻度の弾力化など事務の簡素化を求める。

具体的な支障事例

点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果がⅢとなった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修も実施しなければならないため、点検だけでなく補修にも人員が必要となる。また、点検にあたっては近接目視によることを基本とされているため、橋梁の部材の構造上、点検車等からの目視が困難な場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間を要し、かつ転落事故等の危険性が高いことから、安全かつ効率的な点検に支障を来す。豊田市では、約1,200件の橋梁を管理しており、年間約240件の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・補修を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。

例えば、初回点検を除く近接目視点検結果で健全性がⅠと判定された橋梁(笹子トンネル天井板落下事故のように第三者被害を招くような跨線橋、跨道橋を除く橋梁であり、重要度が低い橋梁)については、自然災害や地域的な気象条件など特別な事情がない場合に限り、橋梁点検全体の質が低下しない範囲内で、当該橋梁の健全性に応じて地方自治体の裁量で点検頻度を定められるようにし、点検手法についても近接目視以外の方法(例えば、小型無人機等での映像確認等)を取り入れることが可能となるようにされたい。

制度改正による効果(提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等)

- ・地方自治体の裁量により点検手法・頻度等を柔軟に設定することができるようになることで、必要性の高い橋梁・部材の点検又は補修を優先的に実施することが可能となり、点検・補修の質の向上に寄与する。
- ・新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせた点検手法をとることが可能となり、橋梁点検のコスト縮減・省力化が図られる。

根拠法令等

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

仙台市、日立市、ひたちなか市、八王子市、魚沼市、富山市、南砺市、福井市、伊豆の国市、豊橋市、岡崎市、弥富市、飛島村、津市、福知山市、堺市、八尾市、出雲市、岡山県、広島県、廿日市市、高松市、宇和島市、西条市、大牟田市、久留米市、長崎市、五島市、宮崎市、鹿児島市

○当市では約440橋の橋梁を管理している。これらを将来にわたって確実に維持していくため、緊急輸送道路となっている橋梁や第三者被害を及ぼす恐れのある橋梁等、重要度の高い橋梁を対象とした長寿命化修繕計画に基づき、コストの平準化を図りながら、計画的に補修等を行っていくこととしているが、予算と人員が思うように確保できていないこと等の理由から、計画通りには進捗できていない。これに加え、道路法の改正により、すべての管理橋梁を対象とした5年に1度の定期点検が義務化されたことにより、財政的な負担が増え、計画的な事業の執行がますます厳しい状況である。橋梁の適切な維持管理を図っていくうえでは、定期的な点検が必要であることは承知しているが、限られた予算と人員のなかでは、すべての橋梁を同じように点検していくのではなく、構造、橋齢、架設位置、交通状況等、それぞれの条件に応じた点検頻度や点検方法を各自自治体が検討できるようにされたい。

○平成26年4月2日に国土交通省の告示により、橋梁・トンネル点検は、国が定める統一的な基準により、5年に1回の頻度で近接目視により点検を行うことを基本とされ、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施することとなった。健全性診断がⅢとなった場合は、早期の補修が必要となり、長寿命化修繕計画に基づき補修を実施しなければならない。レベルⅠ（15m以上）橋梁の近接目視をする場合は、点検移動車・足場の設置・ロープアクセス等を実施することとなり、委託による経費の増大や作業に不測の日数を要し、危険性が高く、安全性かつ効率的な点検に支障を来している。当市では、845橋の橋梁を管理しており、年間約169橋の橋梁点検を余儀なくされ、レベルⅠについては業者委託、レベルⅡ（15m以下）の橋梁については、職員による近接目視点検を実施しているのが現状であり、事務作業ではかなりのウエートを占めている。点検結果により健全性がⅠと判定された橋梁や、重要度が低い橋梁については、自然災害や地域条件など特別な事情が無い限り、自治体の裁量で点検頻度を定められるようにし、近接目視についても小型無人機（映像確認）による点検が導入されることが可能となるよう要望する。

○本市では、約500件の橋梁を管理しており、年間約100件の橋梁を点検しなければならない。初回点検の判定結果に関わらず、全ての橋梁に対し一律に点検を実施することは、本市の厳しい財政状況等を鑑みると非常に負担が大きい。よって、初回点検で判定区分Ⅰ（健全）である橋梁は、点検サイクルを自治体の判断により柔軟に設定出来れば、財政の負担軽減が見込まれる。

○本市では、法定外の橋りょうを含め750橋ほどを所有している。毎年150橋ずつを5年ごとに定期点検を行わなければならない。点検費用の増大、人員の負担増となっている。市町村の多くは、道路構造令における3種5級や4種4級（生活道路）に架かる橋であり、都道や国道などの幹線道路に架かる橋と比べ大型車交通量も少ないことから経年劣化も少ない。その様な状況を踏まえ一律の管理ではなく、重要度や損傷度に応じた管理水準（点検間隔や点検方法）を設ける必要があると思われる。

○当市は約1300橋を管理している。架橋環境は様々であり、すべての橋梁を継続的に同品質で点検することは困難である。架橋環境や過去の点検結果を考慮した上で、点検頻度の緩和や近接目視の定義の緩和（例えば、小型無人機等での確認も近接目視とみなす）を求める。

○当村では、全体で98の道路橋を管理しているが、用水路を横断する生活道路に架かる橋梁が大多数であり、第三者被害の恐れがある跨道橋がその内の2橋である。また、直近の点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、健全度Ⅰの判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせ、地方自治体の裁量により点検手法及び頻度等を柔軟に設定できるようになることで、優先順位の高い橋梁の点検・補修・補強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資すると考えられる。

○当市の管理している橋は478橋（橋長2m以上）あり、全ての橋梁（2m以上）について、定期的（5年に1回）に点検・診断業務を発注し、また長寿命化修繕計画に基づき、修繕も実施しなければならないが、人員及び財源的に現実的に困難である。日常点検だけでも相当な労力を要している現状である。点検（診断）だけでなく、補修工事についても施設の規模や重要度によって、どのレベルまで対応（投資）するか、ランク別けする必要があると感じている。小規模（例：5m以下）の橋梁については、致命的とならない範囲の補修を実施するなどの対応が必要であると感じている。また、橋梁点検について、多様な人材（職員OB、シルバー等）を活用したいと考えているが、点検レベルや、点検資格（要件）などが課題であると感じている。

○本市でも橋梁930橋をはじめとして、トンネルなど主要な構造物について、5年に1回の定期点検を実施し、

点検結果を踏まえて施設毎の長寿命化修繕計画を策定し、計画的に対策を進めているところである。しかし、点検や修繕工事にあたっては、施設数も多く、人員や財政的にも負担になっている。点検については、2巡目の点検に入っている施設もあり、前回点検時の損傷の有無や健全度などによって、点検の方法や頻度を柔軟に対応できれば、より効率的に道路施設の老朽化対策が進められると考える。

○当市では、約2,200件の橋梁を管理しており、年間約440件の橋梁を点検しなければならないが、人口減少等により厳しくなる財政見通しの中、橋梁の老朽化対策に十分な人員や予算等を確保することは困難であり、すべての橋梁に対し5年に1度の近接目視による点検を続けていくことは、財務や業務の負担になることから、例えば、対象区分に応じて、管理者の判断により点検業務の効率化(点検期間の長期化、点検手法の簡素化など)を図ることができるよう改善してほしい。

○当市においても、5年に1回の近接目視点検を実施している。点検結果が良好である場合は、全部材を近接目視するのではなく、桁端部や第三者被害の恐れがある部位のみを近接目視し、それ以外の損傷の進行が比較的遅い部位については各道路管理者の裁量で点検の内容を弾力的に変更できるようにしていただきたい。

○橋梁点検車等からの近接目視点検が困難な橋梁に関して、ロープアクセスでの点検を採用した実績があるが、ロープアクセスでの点検は点検の安全性に欠けることや、点検費用に多大な費用を要することなどの課題が生じていると考える。

○本県では、約2,700橋の道路橋を管理しており、年間約540橋の点検を実施している。平成26年7月の道路法の改正に伴い、近接目視による点検が義務付けられたため、点検車を用いた点検を実施しているところであるが、点検車が使用できない場合はロープアクセス等を用いて対応している状況であり、現場では効率的かつ安全に点検を行う高い技術が求められている。また、近接目視による点検に取り組んできたことによって、損傷がより明確に確認することができ、修繕が必要な橋梁についてはこれまで以上に増えてきている状況である。今後は、5年に1回の点検にかかる費用及び点検により修繕が必要とされた橋梁の修繕費について、必要な予算を確保することが維持管理に取り組むうえで重要な課題であると考え。しかしながら、5年に1度の近接目視による点検は維持管理を行う上で重要なので、健全性に応じた点検頻度ではなく、近接目視が困難な場合に新技術による点検が行えるよう要件を緩和していただきたいと考える。

○当市では約1,840橋の橋梁を管理しており、道路法に基づく定期(初回)点検については、平成28年度までに約1,100橋(約6割)実施しており、判定結果については、早期に措置が必要となる判定Ⅲが約2%、判定Ⅰ、Ⅱが約98%という状況となっております。この様に、殆どが判定Ⅰ、Ⅱという判定結果のなか、道路法に基づき5年に1回の定期点検を全橋対象に実施した場合、年間約360橋を継続的に実施し一定の経費についても継続的な確保が必要となります。早期に損傷を発見し老朽化の進行を防止する為には、定期的な点検は必要と考えますが、初回の定期点検の判定結果により、点検サイクルの見直しの検討も必要と考えます。各橋梁の状況に合わせた点検サイクルとする事で、点検経費の縮減を図り、縮減された経費を修繕に充当する事で、老朽化対策の推進が図られると考えます。

○当市においても橋梁点検業務を行うに当たり、提案団体が示すような、人員の不足の問題や、点検費用や補修費用の財源の確保が困難であるといった問題を抱えている。

○当市は山間部に位置していることから、管内に小さな河川が多く存在する。よって河川に架かる橋梁も多く、橋梁数は500を超える。橋梁点検、補修の費用削減と事務軽減は財政面と人事面での課題でもある。一律的な規定ではなく、前回点検結果が健全であって、重要度が低いと市が判断した場合、点検及び補修を先送りできるような弾力的な運用を望む。

○当市も1,700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが国県道に比べれば重要度は高くない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修系の予算の多くを点検費用が占めているところであり、肝心の補修にかかる予算を圧迫している。

○橋りょうを例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2,900橋)を全て近接目視による点検をした場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額な費用が必要となり、老朽化した道路インフラの計画的な修繕への影響も考えられる。このため、御提案の橋梁点検手法の簡素化等について賛同するものである。

・さらに、御提案に加えて、以下の視点も盛り込んでいただくことを御願います。

①点検に関する費用について、地方の財政状況を十分に考慮した補助制度の拡充(更なる国の財政的な支援、点検単独で地方負担分に地方債が充当可能となる制度改善、点検に特化した補助制度(通常事業)の導入)

②点検頻度の緩和量について、自治体によっては点検頻度を定めることができず、将来的に法定点検が形骸化するおそれがあるため、例えば、補修により健全度Ⅰと判定されたものは7年ごとに1回とするなど、点検頻度の目安の提示

○本市では、約2,400の橋梁を管理していることから、5年に1回の点検を行うとともに、長寿命化修繕計画に基づいた補修の実施が必要となり、毎年、膨大な予算の確保が必要になっている。以上のことから、橋梁の状態

や健全性に関係なく、一律に、近接目視5年に1回の点検を実施するのは、非効率的であるため、健全度による点検方法を柔軟に設定してほしい。

○点検は5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果がⅢとなった場合には早期の補修が必要となるなど、点検結果に応じた補修が必要になることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修も実施しなければならないため、点検だけでなく補修にも費用が必要となる。本市では、約1,100橋の橋梁を管理しており、年間約220橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検・補修を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、一律に、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方自治体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。

○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。道路施設点検は、平成30年度で法定点検1巡目が完了し、平成31年度から法定点検2巡目が開始されると思うが、現在の点検方法と同様のやり方では多額の点検費用を要し、修繕はもとより改築等の他事業に影響を与えると危惧している。このような状況を踏まえ、一律5年に1回の近接目視点検とするのではなく、道路施設にも国道、県道、市町村道まであり、利用頻度も異なることから、交通量、構造種別、供用年数、健全度(前回点検結果)等により点検頻度・点検手法を変更できるような道路法施行規則の見直しを検討してほしい。

○近接目視による橋梁点検において、橋梁点検車が配置出来ない又は車両確保が出来ない場合の、高い所や狭くて入りにくい場所の点検にあたっては、足場設置、ロープアクセス等により実施している。近接目視でなくても、現状を確実に確認できる精度の映像等を取得できる新技術(探索カメラ等)の活用が可能となれば、点検費用コストの縮減が図られる。

○定期点検は、必要な知識および技能を有する者が近接目視により5年に1回に健全度の診断をおこなうことが道路法施行規則により定められている。本市においても点検対象橋梁数が457箇所あり、近接目視で点検をおこなうことは、安全の確保の観点から足場やロープアクセスを実施することになり、同品質の点検やその結果による補修をおこなっていくことが懸念される。

○本市では、900橋を超える橋梁の維持管理を行っている。そのうち、5m未満の小規模な橋梁については職員で対応できるものは職員点検を実施して、限られた予算で5年に一度の法定点検を実施している。小規模でかつ、健全性が高い橋梁については、橋梁点検の質が低下しない範囲内で、地方自治体の裁量で点検頻度を定められるような制度の必要性を感じる。また、点検手法についても、近接目視以外の方法の採用など、弾力的な運用を要望したい。

○交通量がほとんどない橋りょうについても点検対象となっているため、健全性Ⅰと判断された橋りょうについては、各自治体の判断により点検の頻度(5年に1回)を緩和できるようになれば、少ない人員で効率よく点検ができるものと思われる。

○本市においても、管理橋梁が960橋を超えており、今後の定期点検に多額の予算が必要となる。

【制度の課題】橋梁の状態や重要性にかかわらず、同じ基準で定期点検を行わなければならない。

【改正の必要性】本市では、5年の1回に行う定期点検の初回実施分は、全てコンサルタントへ発注して点検精度を高めるとともに、損傷状況を詳細にまとめている。2回目以降の点検は、初回点検結果をもとに、遠方目視で劣化が進んでない場合は、カメラや遠方目視による点検に簡素化できないかと考えている。そのように改正することで、修繕工事に予算を重点配分できる。

○本市も同様に、全ての橋梁に対し一律に5年に1回の近接目視点検を実施するのは困難であるため、地方自治体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。特に足場が必要な橋梁に関しては、安全かつ円滑な点検に支障を来すとともに、多大な費用を要する。

○本市においても、約1,150件の橋梁を管理している。現在の制度では、健全性に関わらず恒久的な点検を行う必要があり、財政への負担が大きい。また、今後、老朽化が急速に進む中、緊急性の高い橋梁の修繕にかかる予算も増大することから、健全性の高い橋梁については、点検頻度を緩和するなどの制度改正を求めたい。

○本市においては、橋りょうの維持修繕について、法令に基づき平成26年度から5年に1回の近接目視による定期点検を実施しており、点検結果に基づいた必要な修繕を進めるとともに、長寿命化修繕計画に則り、計画的な修繕も並行して実施している。こうしたなか、定期点検については、平成30年度に初回点検が完了するが、構造物の機能に支障が生じていない状態である、「健全度Ⅰ」と判定された橋りょうについて、各自治体が地域特性や交通状況を踏まえ、点検の手法・頻度を柔軟に設定することで、限られた財源と人員をより有効に活用でき、計画的な修繕が可能となるとともに定期点検の質の向上が図れる。また、新技術による点検も可能とすることで、点検コストの削減等につながる可能性がある。

○本市では、全体で563橋の道路橋を管理しているが、排水路・用水路を横断する生活道路に架かる橋梁が大多数である。また、H26～28年度(3年間)の直近の点検では橋梁の躯体に影響のある損傷もほとんどなく、

健全度Ⅰの判定が多い結果となっている。このような現状でも、制度上一律5年に1回の頻度で点検を行う必要があり、職員の負担及び財政的な負担が増加していくことが予想されるため、地域の実情に合わせ、地方自治体の裁量により点検手法及び頻度等を柔軟に設定できるようになることで、優先順位の高い橋梁の点検・補修・補強を実施することが可能になり、施設の長寿命化に資すると考えられる。

○本県では、島嶼部を結ぶ渡海橋など長大橋を多数管理しており、橋梁点検車、足場、ロープアクセスによる近接目視点検を実施しているところである。しかし、これら長大橋を対象とした近接目視による橋梁点検は、点検者の転落事故等の危険性を有していることや、多大な費用を要することなどが課題となっている。このため、道路法施行規則第4条5の5に記載された近接目視による点検を、現状より安価で安全な、新技術を活用した点検手法の導入を求める。

○点検は、道路法施行規則第4条の5の5に規定により、近接目視で5年に1回の頻度で行うことを基本としているため、点検結果に関係なく恒久的に点検を実施していくことになる。点検における健全性診断の判定結果に応じて、即対策が必要な場合があることに加え、長寿命化修繕計画に則った補修を実施しなければならないため、その経費は膨大になることが予測される。一方、点検は、橋梁の荷重や幅員により、点検車からの目視が困難な場合、仮設足場の設置が必要となるが、設置・撤去に掛る費用や時間、

管理者への占用許可申請手続等を要し、また点検者の危険性もある。本市では、約1400橋の橋梁を管理しており、年間約280橋の橋梁を点検しなければならず、また今後、老朽化が急速に進む中では、全ての橋梁に一律に同品質の点検・修繕を行っていくことが困難である。以上のことから、橋梁の状態や健全性に関係なく、道路法施行規則に規定された、近接目視で5年に1回の点検を実施するのは非効率的であるため、地方公共団体の判断により健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。

○本市も約940橋の橋梁を管理しており、年間約190橋の橋梁を点検している。今後、老朽化が急速に進む中、全ての橋梁に対し一律に同品質の点検及び補修工事を行っていくためには、多くの費用が必要である。この様な中、橋梁の重要度や健全性に関係なく近接目視で5年に1回の点検の実施が、橋梁修繕を進める費用を圧迫するおそれがあり、橋梁の健全な維持管理に支障をきたすおそれもあるため、地方自治体の判断により橋梁の重要度や健全性に応じ点検手法・頻度を柔軟に設定できるよう弾力化してほしい。

各府省からの第1次回答

橋梁の点検は、平成25年の道路法改正、平成26年の省令改正の内容に基づき、必要な知識及び技能を有する者が、近接目視により、5年に1回の頻度で行うことを基本としている。

健全性に応じた点検頻度の考え方については、平成30年度までの一巡に向け取り組んでいる定期点検の結果を踏まえ、老朽化の進行度合い等に関する技術的知見を蓄積しているところであり、今後検討を行っていく。新技術を活用した近接目視以外の点検手法の導入について、国土交通省では、点検業務の効率化等を目的に、平成26年度よりロボット等を用いた橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術を公募の上、現場での検証を実施しているが、現時点では知識及び技能を有する者が実施する近接目視による点検の代替が可能と評価できる技術は現れていないと認識している。引き続き、新技術の開発動向等を踏まえ、現場への導入について検討を行っていく。

平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第1次回答

管理番号	152	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	土木・建築
------	-----	------	--------------	------	-------

提案事項(事項名)

新技術等を活用した橋梁点検を可能とするための点検手法の緩和

提案団体

徳島県

制度の所管・関係府省

国土交通省

求める措置の具体的内容

近接目視が基本とされている橋梁点検について、高解像度カメラや赤外線センサー等を搭載した車載カメラを用いた点検手法、IOT、UAV、次世代赤外線画像判定支援システム等の新技術を活用した点検手法など、安全かつ円滑な手法で効率的な点検が可能となる、近接目視と同様の点検精度を持った、新技術による点検を可能とするなど要件を緩和すること。

具体的な支障事例

トラス橋などの桁下については、部材が支障となり橋梁点検車のブームが入らないため不可視箇所が存在する。そのため、足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検を実施することとなるが、ロープアクセスは、安全性が橋梁点検車よりも低いことから、安全かつ円滑な点検に支障を来すとともに、多大な費用を要する。

制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

近接目視に代わる点検ロボットなどの新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせて新たな点検手法を活用することにより、定期的な(5年ごと)点検におけるコスト削減や省力化が図られる。

根拠法令等

道路法施行規則第4条の5の5

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

仙台市、八王子市、三鷹市、新潟市、岐阜県、静岡県、豊田市、豊橋市、津市、堺市、鳥取県、岡山県、広島県、廿日市市、美馬市、宇和島市、西条市、大牟田市、佐賀県、長崎市、宮崎市、鹿児島市

○管理橋のうち跨線橋においては、終電から始発までの限られた時間(3時間程度)で点検業務を行わなければならない。特に、線路の真上に位置する足場の設置・撤去については、1日ごとに行わなければならない、莫大な点検費用を必要とする(通常の点検費用に対し20~30倍程度)。近接目視と同等の能力を持つ点検ロボットなどの開発により、作業効率の向上、足場の仮設等が不要になるなど、コスト削減に寄与するものと思われる。
○架橋環境によって、近接目視が困難な箇所が存在する。点検方法の選択肢を広げ、点検における省力化やコスト削減を図るために、近接目視と同等とみなせる新技術を示すことを求める。
○本市においても通常の点検車では近接目視が難しい橋梁については、大型の点検車やロープアクセスなど

による点検を実施しているところである。点検の省力化や効率化に向けて、技術者による近接目視と同等の評価が得られるような新技術の活用が必要であると考え。

○本県は全国トップクラスとなる約4,500橋の橋梁(2m以上)を管理している。その中には、部材が支障となり橋梁点検車で点検ができず近接目視が困難な橋梁が存在する。その場合、ロープアクセスで点検を行うこととなるが、橋梁桁下は点検が困難であるし、足場設置・撤去となると多大な費用と時間を要す。そのため、近接目視と同様の点検精度を有し、コスト削減や省力化を図ることのできる新技術を活用することができるよう、基準を緩和してほしい。

○点検にあたっては近接目視によることを基本とされているため、橋梁の部材の構造上、点検車等からの目視が困難な場合、足場の設置やロープアクセスを実施することとなるが、設置や撤去に時間を要し、かつ転落事故等の危険性が高いことから、安全かつ効率的な点検に支障を来す。

○昨今の点検技術は従来の土木分野のみならず、ロボット技術や情報技術の分野の業者の参入も多く、日進月歩で成長している。一方で、現行の法制度の中では橋梁点検は全部材を近接目視することを原則としているため、例えば鉄道を跨ぐ橋梁や幅員の広い橋梁などについては点検を実施するのに莫大な費用や期間が生じている。ドローン等のロボット技術の活用を柔軟にできるようになれば、より合理的で効果的な点検を実施していくことができるのではないかと。

○本県においても、平成26年7月の道路法改正に伴い、橋梁点検車で近接目視による点検ができない場合は、ロープアクセスによる点検を実施しており、点検者の安全確保と点検にかかる多大な費用について課題を抱えているところである。このため、近接目視と同評価が行える点検ロボットを導入することにより新技術による点検を可能にするなどの要件の緩和が必要である。

○当市においても、桁下高の高い橋梁(渡海橋)や、桁高の高い橋梁を有している。特に、吊足場や大型の橋梁点検車(BT-400)を必要とする場合、高額な費用を要することや、一定の期間に車両の確保等が困難なケースがある。

○上部工下面や側面を化粧パネルで覆っている構造の橋梁について、5年に一度の近接目視点検を行うためには、化粧パネルを取り外す必要があり、費用が莫大なものになる。そこで近接目視が物理的に困難な場合は、技術者が近接目視によって行う評価と同等の評価が行えるとあるが、その方法について、点検口からのカメラ撮影は可能とするなど指針をしめしてほしい。

○橋長の短い小規模橋梁については新技術を活用した簡易な点検手法を確立し、点検費のコスト低減を図ることが可能と考えられる。

○本市も1,700橋あまりを管理しており、点検をおこなっているところである。そのほとんどが国県道に比べれば重要度は高くない橋であるが、点検費用は橋長が同じであれば変わらない。そのため補修系の予算の多くを点検費用が占めているところであり、肝心の補修にかかる予算を圧迫している。

○橋りょうを例に挙げれば、本市が管理する橋りょう(橋長2m以上、約2,900橋)を全て近接目視による点検をした場合、総額10億円以上の巨額な費用が必要となる。5年間で実施するには、毎年、約2億円以上の多額な費用が必要となり、老朽化した道路インフラの計画的な修繕への影響も考えられる。点検コスト縮減や技術者不足の解消のため、徐々に活用がすすんでおり、ドローンをはじめとした新技術等について、道路橋定期点検要領に記載のある「技術者が近接目視によって行う評価と同等の評価が行える方法」としていただくよう、御提案に賛同するものである。

○近接目視が難しい橋梁点検箇所について、新たな点検手法の活用を行うことで、点検におけるコスト縮減や省力化が図れることから点検手法の緩和をされたい。

○平成26年7月の道路法施行規則の改正に伴い、橋梁やトンネル等の道路施設について5年に1回の頻度で近接目視点検を行うことが義務づけられ、点検費用が増大している。橋梁においては、トラス橋や歩道橋などの橋梁点検車で点検ができない橋梁においては、足場やロープアクセスによる点検が必要となるが、点検費用が高額となっている。このような状況を踏まえて、現在国土交通省でも試行点検を実施している点検ロボット等の新技術による点検方法を取り入れることで点検費用の縮減が図られると考える。また、点検ロボット等での点検を可能とする道路法施行規則の見直しも併せて検討してほしい。

○本県においても、ハイピアの橋梁など近接目視が困難な箇所の点検に苦慮しており、新技術を活用した点検は有用と考える。

○本市においても、今年度、ロープアクセスによる橋梁点検箇所(JR軌道敷)の予定がある。ご提案のように作業時間が制約されることと、足場や橋梁点検車よりも点検環境が悪いため、安全性が低く、点検を円滑に行うには支障が来たと考える。

○これまでの点検作業において、その受注者から次の課題が報告されている。

- ・吊り橋においては、吊ロープ等の部材が支障となり、橋梁点検車のブームが入らず、損傷らしき様態を発見しても、その程度や原因の特定が困難である。

- ・また、高橋脚の脚柱はもとより、幅員が狭隘な橋梁や主要部材の損傷が認められる橋梁については、橋梁点

検車の使用そのものが困難な状況となっている。

こうした現状に対して、吊足場及び特殊高所技術調査を採用しているが、吊足場については、設置・撤去に当たり出水期を避ける必要があり、かつ、山間部等の小規模な橋梁においては足場資材の搬入そのものが困難な状況である。また、特殊高所技術調査については、橋梁の架設状況等によっては、安全性の問題に加えて、経費が割高になる場合がある。

以上の状況を踏まえ、近接目視の手法の拡大・充実、さらには近接目視と同様の点検精度を有する新技術の活用は、定期点検の精度向上はもとより、市町村の負担軽減につながるなど、老朽化対策の一層の推進につながると考える。

○本市では、約 900 橋の維持管理をしている。約 600 橋について近接目視による法定点検が完了している。そのうち、3 橋についてはロープアクセスによる点検が必要となり、多額の点検費用を要している。

○全ての橋梁点検は、近接目視で行っておりコストがかかっている。本市においても、斜張橋が 2 橋あり、点検には、ロープアクセスによる工法を用いなければならず、点検にかかる費用が高額である(費用: 1 橋あたり 500 万円以上)。近接目視の点検方法として新技術(ドローン等)を活用するなど、コスト縮減を図ることができ、より効率的な点検が可能となる。

○本市も同様に足場設置・撤去には時間を要し、ロープアクセスによる点検は安全性が低いことからドローンの活用や新技術の実用化を促進し、技術の進展にあわせた点検手法をとる必要がある。

○幅員の狭隘な跨線橋、跨道橋等では、近接目視のために全面的に吊り足場を設置する必要があり、点検に時間や費用を要する。近接目視と同等の点検精度を有する新技術を取り入れることで、コスト縮減や安全性の確保につながるため、制度改正を求めたい。

○近接目視による点検に加え、その他の技術が採用されることで、点検手法が拡がり、点検コストの削減等につながる可能性がある。

○橋梁点検車等からの近接目視点検が困難な橋梁に関して、ロープアクセスでの点検を採用した実績があるが、ロープアクセスでの点検は点検の安全性に欠けることや、点検費用に多大な費用を要することなどの課題が生じていると考える。

各府省からの第 1 次回答

橋梁の点検は、平成 25 年の道路法改正、平成 26 年の省令改正の内容に基づき、必要な知識及び技能を有する者が、近接目視により、5 年に 1 回の頻度で行うことを基本としている。

新技術による点検について、国土交通省では、点検業務の効率化等を目的に、平成 26 年度よりロボット等を用いた橋梁・トンネル維持管理技術について、民間から技術を公募の上、現場での検証を実施しているが、現時点では知識及び技能を有する者が実施する近接目視による点検の代替が可能と評価できる技術は現れていないと認識している。引き続き、新技術の開発動向等を踏まえ、現場への導入について検討を行っていく。

平成29年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第1次回答

管理番号

281

提案区分

B 地方に対する規制緩和

提案分野

運輸・交通

提案事項(事項名)

地方自治体等が実施する災害ボランティアツアーに係る旅行業法の適用除外

提案団体

兵庫県、滋賀県、京都府、和歌山県、京都市

制度の所管・関係府省

国土交通省

求める措置の具体的内容

地方自治体等が実施する災害ボランティアツアーについては、旅行業法の適用除外とすること。

具体的な支障事例

【現状】

平成 28 年5月に観光庁が旅行業法遵守についての通知を発出し、旅行業の登録を受けていない NPO や社会福祉協議会等が参加者を募集し、参加代金を収受して災害ボランティアバスを走らせる場合は、旅行業者の登録を受ける必要があるとされた。

災害ボランティアバスの実施に混乱が生じたため、平成 28 年6月に国交相から改善策検討の意向が示され、旅行業法への特例を設ける予定との報道あったが、その後動きが確認できない。

また、平成 29 年3月 10 日に閣議決定された旅行業法の改正には、災害ボランティアバスツアーに係る旅行業法の適用除外等は定められていない。

【支障事例】

本県では阪神・淡路大震災の経験を生かし、社協やNPO等が実費相当の参加費を徴収し、災害ボランティアバスを運行し、被災地支援を行っている。

しかし、観光庁から上記の通知があったため、ボランティアバスの実施を取りやめる団体もあった。

本県の「ひょうごボランティアプラザ」は、ボランティア募集や参加費用の徴収を旅行業者に任せることとしたが、当団体では以前からバスの運行や宿泊先の手配を旅行業者に委託していたため追加の負担はなかった。

しかし、社協等が新たに旅行会社へ委託する場合は委託料が発生することから、参加者の費用負担が増え、ボランティアの意欲を削ぐことにつながりかねない。

被災地の復旧復興にとってボランティアの活動は不可欠なものであることから、災害ボランティアツアーの実施に当たり事故発生時の対応や責任者の明確化等が可能な地方自治体及び公益性、公共性が高い社会福祉協議会は、旅行業法の適用除外とすること。

制度改正による効果（提案の実現による住民の利便性の向上・行政の効率化等）

旅行業法の適用を受けず災害ボランティアバスの運行が可能になることで、各団体からの迅速なボランティア派遣が可能となり、被災者ニーズへの対応や災害ボランティアセンターの運営補助など被災地の復旧復興への支援につながる。

根拠法令等

旅行業法第2条、第3条

追加共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例（主なもの）

酒田市、八王子市、豊橋市、奈良県、広島市、倉吉市、田川市、大分県

○ボランティアは自力で現地入りするのが原則であるが、交通事情等により不可能な場合も想定されるため、社会福祉協議会が費用を徴収してバス輸送できるようにすべきと考える。

○平成 28 年 4 月に発生した熊本地震では、県社会福祉協議会が主催となり、被災地で生活支援活動を行うためのバスツアーを企画し、旅行会社に委託した上で実施した。市としても、ホームページ等を活用し広く周知を図ろうとしたが、主催者側からホームページ掲載での募集案内は旅行業法に抵触する恐れがあり、控えるよう注意があったことから、十分な周知ができなかった。

○本市社会福祉協議会では災害ボランティアツアーを通して、被災地支援を行っている。迅速な被災地支援のために、旅行業法の適用除外等が定められないと、今後の円滑な災害ボランティアツアー実施が困難になる状況である。

○今回催行した熊本震災支援の「災害ボランティアバス」運行に関して、旅行者を仲介することで次のような支障が生じた。①取扱（バス配車手配等）手数料が発生した。②災害ボランティアバスの運行は、即応性を重視するため催行情報公開から運行まで短期間で手続きが必要であるが、バス運行会社と直接交渉ができなかったために十分な調整がかなわず、参加希望者への情報提供が不十分になったり、現地でのトラブル（移動時間の長さやバス配車場所の変更等）があった。

○地域防災計画において、ボランティアとの連携やボランティアの受入れ等を位置付けており、災害ボランティアが派遣しやすい環境を整備することは、大規模災害発生時の本市の防災対策等に資するものとなる。また、災害支援を通じた自治体間の相互協力、災害ボランティアとして活動を希望する市民ニーズにも対応できるものとなる。

各府省からの第 1 次回答

ボランティアツアーの円滑な実施のため、地方自治体や社会福祉協議会が関与する場合で一定の要件を満たすケースについては旅行業の登録なく実施が可能である旨の通知を平成 29 年 7 月に都道府県宛てに発出し、対応済。