

占用物件の維持管理等について

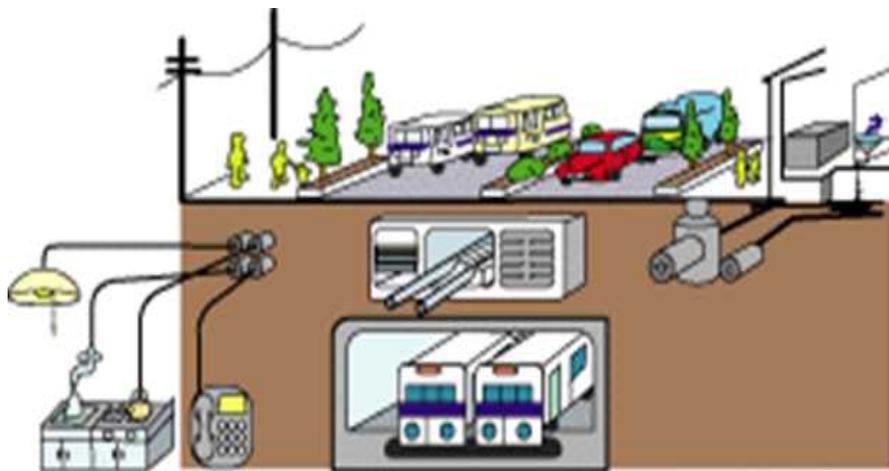
道路占用制度の概要

道路占用とは

- 道路上に電柱や公衆電話を設置するなど、道路に一定の物件や施設などを設置し、継続して道路を使用することを「道路の占用」という。
- 地上に物件を設置することのほか、地下に水道・下水道・ガスなどの管路を埋設することや沿道の建物から看板や日除け等を道路の上空に突き出して設置することも含まれる。

道路占用許可とは

- 道路を占用しようとする場合には、道路を管理している道路管理者の許可が必要。(道路法第32条)
- 占用の許可には、道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を附することができる(道路法第87条)



占用許可要件		運用
法律上の要件	① 占用許可対象物件	占用許可対象物件は限定列挙であり、新たに道路に設置するニーズの生じた物件を順次追加
	② 無余地性の基準	道路区域外に設置する余地がない場合に限り占用を許可
	③ 政令の基準	占用の期間、場所、物件の構造等について政令で規定
一般原則	④ 公共性の原則	公共性の有無は物件の性質ごとに判断し、公共性の高いものの占用を優先
	⑤ 安全性の原則	道路構造及び道路交通の安全確保の面から慎重に審査
	⑥ 計画性の原則	将来の道路計画や都市計画等と調整

占用制度をめぐる課題

道路の占用により道路構造や交通に支障を及ぼす事象が発生しており、対策について検討が必要。

	占用制度の課題	これまでの取組	更なる展開
道路構造等の損傷	<ul style="list-style-type: none"> ○ 占用物件の老朽化等に起因する路面陥没等の発生 ○ 占用工事に起因して、既設占用物件の損傷や舗装劣化が発生 	<p>直轄国道における安全確認の実施等 (H26.4~)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路管理者が新規の占用許可及び更新時に安全確認を実施 ・ 占用物件の異常により道路の構造等に影響が生じた場合に占有者が必要な措置を講じた上で道路管理者に報告することを許可条件により義務づけ 	<p>占用物件の維持管理等のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路地下空間の占用物件の維持管理のあり方について検討 ・ 路面下の空洞調査の実施のあり方や、道路管理者と占有者の役割分担について検討 ・ 占用工事の適切な実施に向けた制度のあり方について検討
占用料	<ul style="list-style-type: none"> ○ 社会情勢の変化を踏まえた占用料制度の見直しの必要性 ○ 固定資産税評価額の評価替え等を反映するため、H19以降3年ごとに改定 	<p>占用料制度の見直し (H29.4)</p> <p>固定資産税評価額の評価替え等を踏まえた見直しのほか、地下に設ける食事施設に関する新たな占用料単価の設定等</p>	<p>占用料制度のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路渋滞、災害時における道路閉塞等の占用物件による外部不経済への対応として、占用工事に伴う車線使用(使用面積)に応じた占用料の徴収、占用物件が道路に及ぼす外部不経済の程度を踏まえた占用料算定のあり方等について検討
占用制限	<ul style="list-style-type: none"> ○ 占用物件の存在により、災害発生時において、緊急車両等の通行や地域住民等の避難に支障が生じるおそれ ○ 交通が輻輳する道路や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場合のみ、占用の禁止又は制限が可能 	<p>防災上重要な道路における占用制限</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災上の観点から、道路管理者が区域を指定して占用を制限することを可能とする道路法改正 (H25改正) ・ 直轄国道の緊急輸送道路における電柱の新設を原則として禁止 (H28.4~) 	<p>占用制限のあり方</p> <p>地方公共団体が管理する緊急輸送道路においても取組を促すことが必要 (第57回基本政策部会(H28.11.16)においてご議論いただいた内容)</p>
不法占用	<ul style="list-style-type: none"> ○ 不法占用物件は全国で約6万件*存在していることを踏まえ、より実効的な対応の必要性 ○ 不法占有者に対して粘り強い行政指導を実施するとともに、必要に応じて監督処分を実施 	<p>道路管理者の権限強化</p> <p>危険な不法占用物件について、道路管理者が迅速に除去することを可能とする措置を新設した道路法改正 (H28改正)</p>	<p>不法占用対策のあり方</p> <p>新たな制度の運用状況を踏まえつつ、今後の不法占用対策のあり方を検討</p>

今回ご議論いただきたい内容

*直轄国道における物件数

占用物件に起因する道路の安全性等への支障

占用物件に起因して、道路構造の安全性や円滑な交通に以下のような支障が発生。

○ 占用物件の損傷等により、道路陥没が発生

- 地下に埋設された管路の老朽化による破損等により路面が陥没
- 路面下の土工部と構造物との境界部における土砂が流出し、路面が陥没

○ 占用工事※の際に、既設埋設物件の損傷や舗装劣化が発生

- 占用物件の埋設等に係る掘削工事において、既設埋設物件を損傷
- 占用工事に伴う掘り返しに当たり、舗装復旧が不適切な場合があり、舗装が劣化

※ 占用工事 占用物件の設置・維持管理等のために必要な工事

占用物件の損傷等に起因する路面陥没

占用物件の老朽化に伴う破損等により、道路が陥没したり、路面下空洞が生じたりするなど道路構造に影響。陥没箇所における車両被害も発生。

上水道の老朽化による路面陥没

水道管の腐食により管路が破裂し路面陥没が発生



- ・発生日時: 平成28年10月27日
- ・発生場所: 大阪府大阪市
- ・道路管理者: 大阪市
- ・被害状況: 長さ10m、幅5m、深さ3.0mの路面陥没
規制延長0.5km(約28時間)
断水世帯なし(バイパス管を使用)
小型バックホウ1台損傷。運転手は搭乗しておらず、人的被害なし。
- ・事故原因: 車道下の水道管の腐食による管路の破裂

下水道の老朽化による路面陥没

下水道管の腐食により路盤材が吸い出され路面陥没が発生

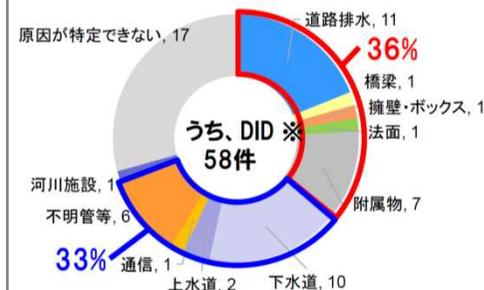
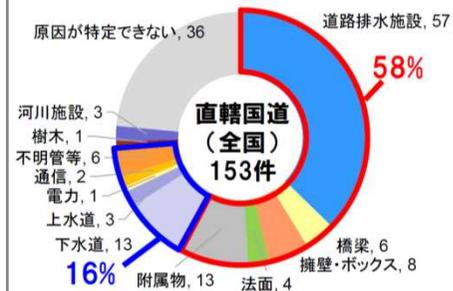


- ・発生日時: 平成29年2月20日
- ・発生場所: 沖縄県宜野湾市
- ・道路管理者: 沖縄総合事務局(国道58号)
- ・被害状況: 長さ4m、幅2m、深さ2mの路面陥没
ゴミ収集車後輪がはまり自力での脱出不可。人的被害なし。
歩道、路肩の規制あり。
- ・事故原因: 歩道下の下水道管の腐食による路盤材の吸い出し

<路面陥没の発生とその要因(平成27年度)>

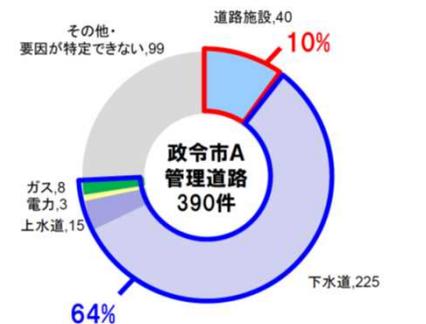
- 平成27年度の直轄国道の路面陥没は全153箇所。人口集中地区では占用物件関連の陥没の割合が上昇(全国16%→DID33%)。
- 占用物件関連の陥没が64%を占める都市も存在。

直轄国道(全国)



※ DID(Densely Inhabited District): 人口集中地区
※ ポットホールは含まない

政令市A管理道路 (都市部の多い自治体の1事例)



※ ポットホールを含む

凡例

- 道路施設が要因の陥没
- 道路占用物件が要因の陥没

(出典) 道路局調べ

路面陥没の主な原因の例

道路陥没の原因となった占用物件の損傷例

○下水道管が破損し、土砂が吸い出されて路面が陥没



路面陥没 約1.7m×2.6m×0.6m(深さ)

【静岡県 静岡市葵区 昭和町:H28.12.5】

下水道管の破損

破損部分

○水道管破損により、土砂が吸い出されて路面が陥没



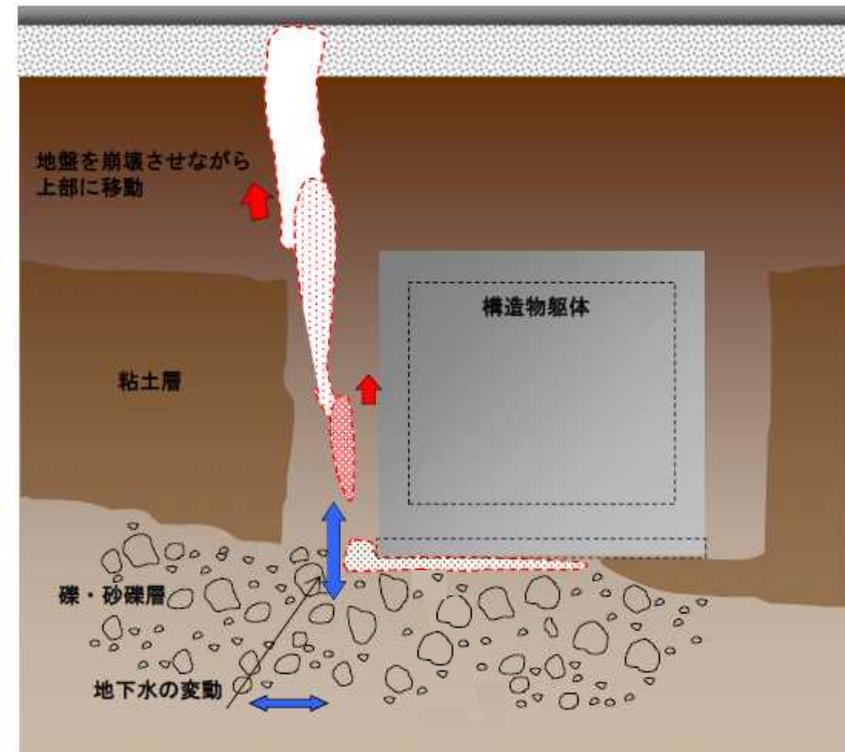
路面陥没 約0.6m×0.9m×0.35m(深さ)

【三重県 津市:H28.12.8】

水道管の破損

構造物との境界部における空洞の発生

○雨水の浸入や地下水の変動等により、土工部と構造物との境界部において土砂が流出し、ゆるみが生じた地盤に空洞が形成



道路陥没の主要因と対応の方向性について

陥没の
発生要因

占用物件の損傷により空洞が発生

占用物件の損傷以外の要因で空洞が発生
(土工部と構造物との境界部
における土砂流出等)

想定され
る原因
(制度的
課題)

占用物件の維持管理が十分に行われていない

⇒ 占用物件によっては、関係法令において物件の維持管理(点検、修繕等)に係る規定が設けられているが、
・十分な内容となっているか、検証が必要。
・各占用物件の実際の維持管理が適切に行われているか、検証が必要。

路面下の空洞の状況について十分に把握できていない

⇒ 空洞の発生原因は多様であり、道路管理者と占有者の役割分担や費用分担について定められていない。

(空洞の原因となる) 占用物件の損傷を未然に防ぐための対応

占用物件の損傷で生じた空洞を小規模な段階で適切に措置するための対応

対応の
方向性

各占用物件の維持管理のあり方に係る検討状況や点検技術の向上等を踏まえつつ、道路地下空間の占用物件の維持管理について新たな基準を設ける必要性等について検討。

路面下の空洞調査の実施のあり方や、道路管理者と占有者の役割分担(費用分担を含む)のあり方について検討。

(参考)直轄国道における近年の対応

直轄国道においては、許可条件により、占用物件の異常により道路の構造等に影響を与えた場合には、占用者が必要な措置を講じ道路管理者に報告することを義務づけ。また、占用許可・更新時に道路管理者が占用者を介した物件の安全確認を実施。

<直轄国道の取組:道路管理者による占用物件の安全確認の徹底>

社会資本整備審議会 道路分科会 道路メンテナンス技術小委員会
「道路のメンテナンスサイクルの構築に向けて」(平成25年6月)

1. 道路構造物の適切な維持管理に向けて
1-2 メンテナンスサイクルの構築に求められる重要な視点
(3) 道路構造物の特性等を踏まえた対応

なお、道路には、道路構造物のほかに、道路管理者以外の者が設置する、電柱や下水管等の**道路占用物件**がある。これまで、その**適切な維持管理については**関係法令等に基づき、**一義的に占有事業者が行うもの**とされてきた。しかしながら、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著しい支障を及ぼすおそれのある占用物件については、道路構造物と同様に**道路管理者においても、占有事業者とともにその安全性の確認が徹底されるような仕組みの構築に取り組むべき**である。

道路法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議
平成25年5月14日衆議院国土交通委員会

七 緊急輸送道路だけでなく避難路等においても、必要に応じ、電柱等の道路占用の禁止又は制限区域の指定や電線管理者への無利子貸付け等により無電柱化を積極的に推進し、歩道の整備やバリアフリー化とあわせて、災害時の円滑な輸送・避難を確保すること。また、道路管理者が占用物件の安全性を十分確認した上で占用を許可できるよう、**道路管理者が上下水道管やガス管の地下埋設物などの占用物件の健全性や耐震性等の点検結果を確認できる仕組みの構築に努めること。**

関係省庁及び関係事業者と協力して、道路管理者による占用物件の安全確認の方策を検討

「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。平成26年4月1日施行)

道路管理者による安全確認

- ✓ 新規占用許可時・更新時の安全確認(占用許可条件の付与等)
- ✓ ライフライン物件※については許可後5年経過時に安全確認(占有者の点検結果の確認)

付加的な占用許可条件

- ✓ 占用物件を常時良好な状態に保つよう管理すること
- ✓ ライフライン物件※については許可後5年経過時に占用物件の現状を道路管理者に報告すること
- ✓ 占用物件の異常により道路の構造又は交通に影響がある場合は必要な措置を講じ道路管理者に報告すること

※「ライフライン物件」～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

(参考) 占用物件の関係法令における維持管理規定について

一定の占用物件については、関係法令において維持管理義務に係る規定が存在。

占用物件	根拠規定	
下水道管	下水道法第7条の2 等	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な時期に巡視、清掃、しゅんせつ、点検等を行う(下水道法第7条の2) ・排水施設のうち、コンクリートの材質で、圧送管吐出し先、落差・段差が大きい箇所、伏越し下流部などの腐食のおそれ大きい箇所については、5年に1回以上の点検が義務付けられている
ガス管	ガス事業法第28条 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ガス工作物を省令基準に適合するよう維持しなければならない(ガス事業法第28条) ・高圧導管について25ヶ月を超えない定期に自主検査を行う(ガス事業法第36条の2の4等) ・高圧導管は14ヶ月に1回以上、それ以外は40ヶ月に1回以上の漏洩検査を行う(技術省令)
電線	電気事業法第39条 等	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用電気工作物を省令基準に適合するよう維持しなければならない(電気事業法第39条) ・保安規定(電気事業法第42条)及びそれに基づく内部規定等に従い、5年に1回の頻度で定期点検を実施
通信線	電気通信事業法第41条 等	<ul style="list-style-type: none"> ・電気通信設備を省令基準に適合するよう維持しなければならない(電気通信事業法第41条) ・定期点検を概ね5年に1回の頻度で実施

※ 平成29年通常国会に提出された水道法改正案にも同様の維持管理義務が盛り込まれている

占用工事に起因する事故等

占用工事の際に、既設埋設物件の損傷、不適切な道路復旧による舗装劣化等が発生。

掘削工事における既設埋設物件の損傷

埋設物の正確な位置情報を把握できていない場合があり、掘削時に既設の占用物件を損傷する事故が発生。

【地下埋設ケーブルの損傷事例】



既設ケーブルが、予定されていた位置からずれて埋設されていたため、掘削時に損傷が発生

占用工事に伴う掘り返しに起因する舗装劣化

占用工事に伴う掘り返しに当たり、舗装復旧（締め固め）が不十分な場合があり、舗装劣化が発生。

【掘り返しに起因する舗装劣化の例】



群馬県高崎市



鳥取県鳥取市

占用工事に関する課題と対応の方向性

占用工事については、道路法令において一定の基準が存在するが、事故等の発生を完全に防止できていない。

掘削工事における既設埋設物件の損傷

- 占用許可申請時に占用物件の場所や構造等を明示した予定図面が提出されるが、占用工事の際に支障物件の存在が判明し、占用物件の埋設場所が変更された場合でも、変更後の情報が報告されない場合がある。
- 道路管理者が保有する予定図面を参照しても実態と齟齬があるため、他の占用者が道路を掘削する際に、既設の占用物件を損傷してしまうケースが発生。

【対応の方向性】



道路管理者が占用物件の位置の正確な情報（竣工図面）を把握するための方策について検討

【図面のイメージ】



占用工事に伴う掘り返しによる舗装劣化

- 占用工事に伴う道路の復旧方法については、掘削した土砂を埋め戻すに当たり、確実に締め固めて行うこととされている。
- 埋設されている占用物件の種類・構造によっては、掘り返しによる舗装復旧の際の締め固めが十分でなく、舗装が劣化してしまうケースが発生。

【対応の方向性】



十分な締め固めの実施を担保するための方策、舗装劣化の原因が占用工事であると判明した場合の原状復旧のあり方について検討

占用料制度のあり方について

占用物件は、占用工事に伴う車線使用による渋滞、災害時における道路の閉塞等の外部不経済を発生させている。これらの外部不経済への対応策として、占用料制度について、見直しが必要ではないか。

現行

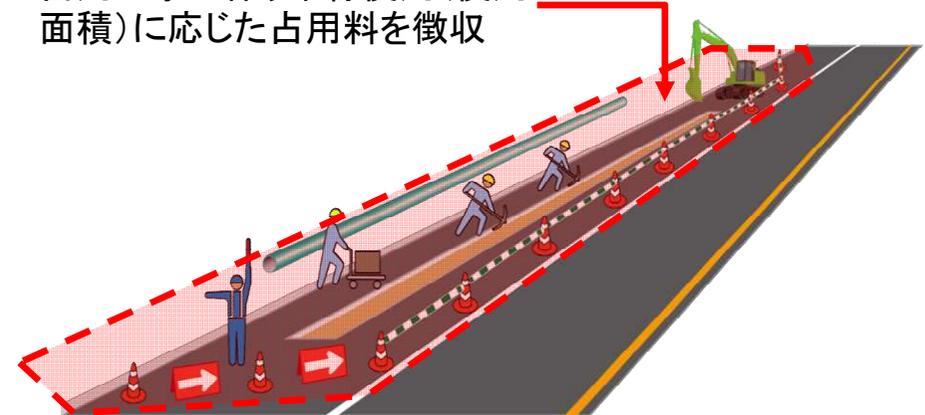
占用物件に係る占用料のみを徴収

※占用工事については、占用物件自体の占用許可により認められた行為の一部として取り扱っており、別途、占用工事に係る占用料は徴収していない。



当面の見直しイメージ

占用工事に伴う車線使用(使用面積)に応じた占用料を徴収



【課題】 使用面積の算定方法等

更なる占用料のあり方の検討

→ 占用工事によって発生する渋滞や災害時における占用物件による道路閉塞等、占用物件が道路に及ぼす外部不経済の程度を踏まえた占用料算定のあり方についても検討※。

(参考) 現行の占用料の概要

道路占用料の性格

- 占用料は、公共用物たる道路に物件を設置することに伴う占用主体の権利の対価を徴収するという考え方(対価説)に基づいて徴収している。

占用料の額の算定

- 占用料の額は、道路の占用が一般の土地における土地賃貸借の形態に類似していることに着目し、不動産賃貸借における賃料算定の方式に準じて決定している。
- 占用料の算定に当たっては、次の式により占用物件ごとの単価を決定している。

$$\begin{array}{ccccccc} \text{占用料の単価} & = & \text{道路価格} & \times & \text{使用料率} & \times & \text{占用面積} & \times & \text{修正率} \\ \text{(円/年)} & & \text{(円/m}^2\text{)} & & \text{(\%)} & & \text{(m}^2\text{)} & & \text{(\%)} \end{array}$$

道路価格：当該道路の1m²あたりの地価。

「固定資産税評価額を基に所在地区分ごとに算出した額」

又は「近傍類似の土地の時価」を用いている。

使用料率：地価に対する賃料の水準

占用面積：占用料の単位あたりの標準的な占用面積

修正率：土地利用に制約が伴う場合の減額率