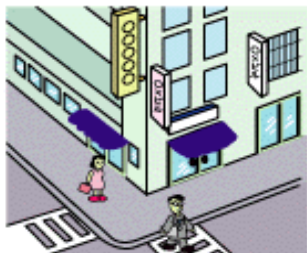


占用制度の概要及び 占用物件の維持管理に関する最近の動向について

道路占用

- 道路上に電柱や郵便ポストを設置するなど、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

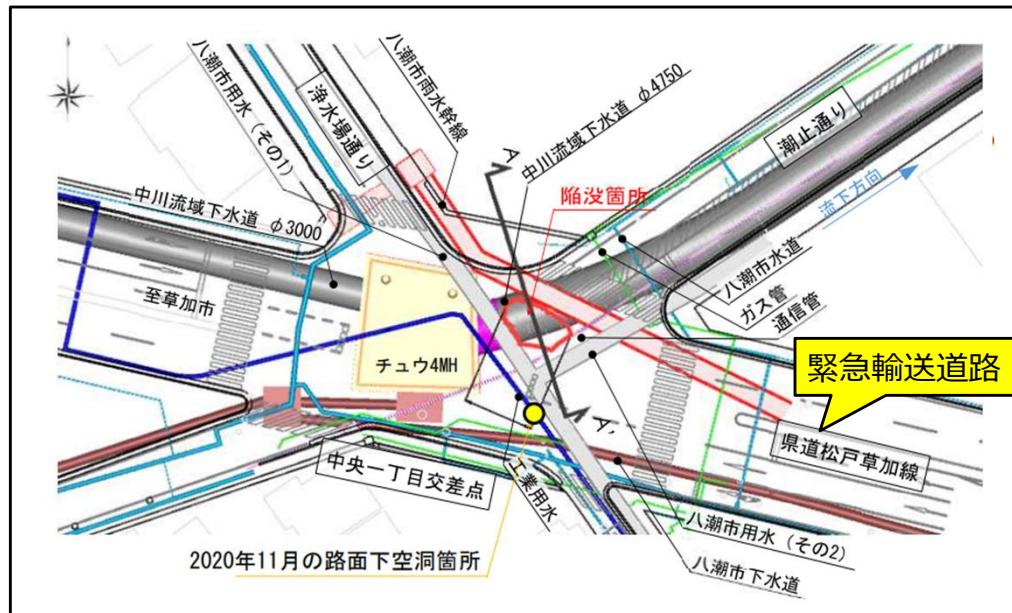
- 道路を占用しようとする場合には、道路を管理している「**道路管理者**」の許可が必要（道路法第32条）
- ※一般交通の用に供するための道路について、特別に一般交通の用以外の用に供し、その継続的な使用を認めることになることから、道路管理者の許可が必要
- ※許可を得るためには、**占用しようとする物件を道路の敷地外に設置する余地がないことや、道路の構造・交通に著しい支障を与えないものであること**等の基準に適合する必要（政令で占用物件ごとに詳細な基準を設定）
- ※水道、下水、鉄道、ガス、電気、通信等、**公共的役割の強い物件については、道路法等で定める基準に適合する限り占用を許可しなければならない**（いわゆる義務占用）が、**その他の物件については、許可基準に適合する場合であっても占用を認めるか否かは道路管理者の自由裁量**に委ねられる
- ※道路占用の許可を受けた者は、占用料の支払いが必要（国、地方公共団体を除く）（道路法第39条）
また、**占用物件を適切に維持管理する義務**を負い（道路法第39条の8）、この義務に違反していると認められる場合には、道路管理者は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（道路法第39条の9）

➤ 令和7年1月28日、下水道管路の破損に起因する道路陥没に走行中の運転手が巻き込まれ死亡する事故が発生し、一時、120万人の住民に下水道使用自粛を要請。復旧には数年を要すとされ、周辺の道路では現在も通行規制が行われている。

発生日時：令和7年1月28日（火）午前9時49分頃
 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：幅約30メートル、深さ約10メートル
 事故原因：下水道の硫化水素によって腐食した下水道管
 下水道管：内径4.75m、昭和58年整備（経過年数42年）

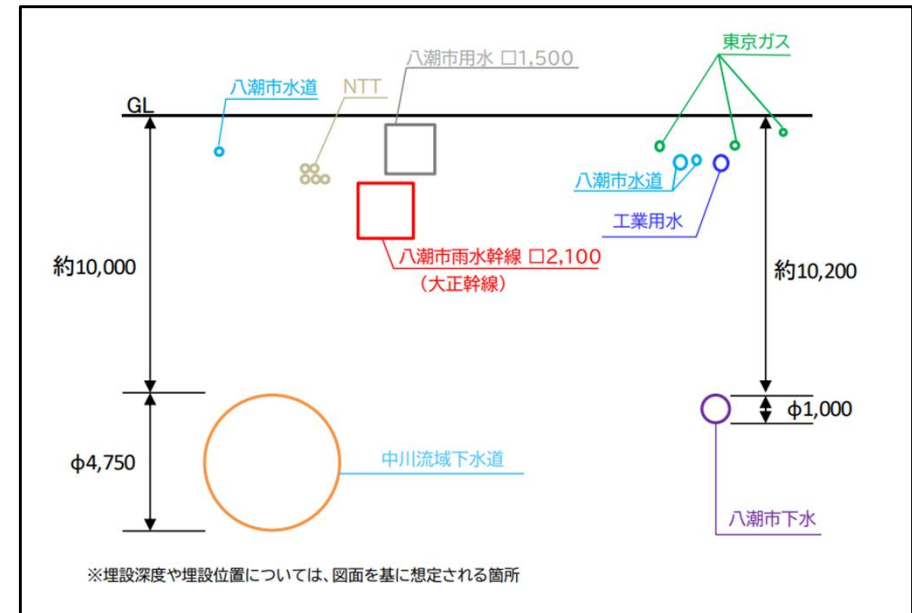


■ 陥没箇所の地下埋設物の状況（平面図）



※埼玉県「八潮市で発生した道路陥没事故に関する原因究明委員会」第3回資料に加筆
 ※陥没箇所は最初に生じた陥没の範囲を記載

■ 陥没箇所の地下埋設物の状況（断面図）

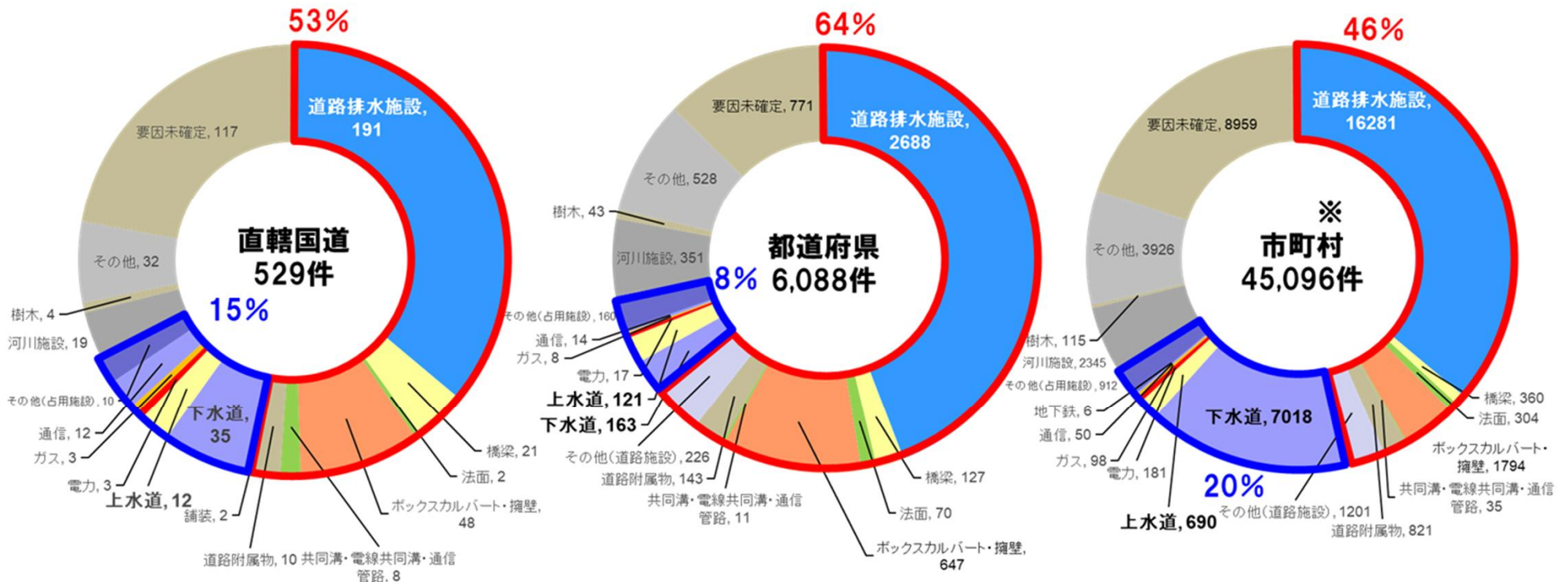


※埼玉県「流域下水道管の破損に起因する道路陥没事故に関する復旧工法検討委員会」第1回資料より

➤ 陥没の要因は様々あるが、水が流れる施設（道路排水施設、下水道、水道）の件数が多く、その中でも、道路排水施設の割合が高い。

道路陥没発生件数の内訳(令和2～6年度の5か年累計)

道路局調べ
(ポットホールは含まない)



道路施設が要因の陥没

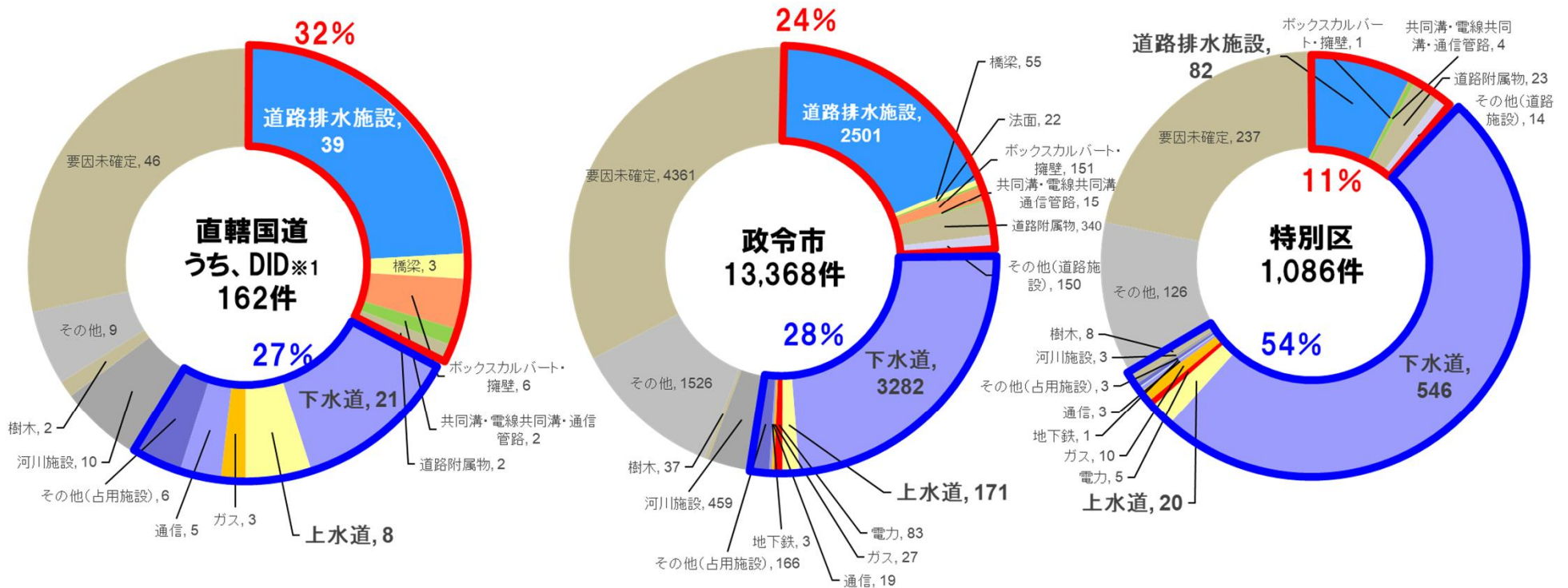
道路占用物件が要因の陥没

※政令市、特別区含む

➤ 全道路と比較し、都市部では占用物件の割合が大きく、特に下水道の割合が大きい。

道路陥没発生件数の内訳(令和2～6年度の5か年累計)

道路局調べ
(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

※政令市、特別区含む

【上水道】国道1号水道管破損による陥没事例(京都市)

きょうと

第1回道路地下空間利用のあり方等検討委員会資料より抜粋

- 京都市管理の水道管の破損によ漏水・陥没が発生し、国道1号が約20時間の車線規制。
- 原因は、敷設後66年経過した老朽化による水道管の破損と推定。

概要

発生日時：令和7年4月30日（水）3時30分頃（推定）

発生場所：国道1号 496.8kp（下り線）
京都市下京区塩竈町（五条高倉交差点）付近

発生事象：京都市上下水道局管理の水道管破損による漏水・陥没

※ 給水停止なし、
周辺への土砂・漏水流出被害あり

事故の経緯

4月30日（水）	3時50分	警察から道路管理者へ漏水・道路の隆起について通報
	3時51分	交通規制（下り線2車線規制）開始
	4時20分	下り線全線通行止め
	4時37分	上り線対面通行（東行き3車線、西行き1車線）開始
	6時50分	京都市上下水道局が復旧作業着手
	13時00分	止水完了、上り線側から路面下空洞調査開始
	16時00分	京都市上下水道局による記者会見
	21時45分	路面仮復旧完了
	23時35分	路面下空洞調査結果報告（異常なしを確認）
	23時50分	交通規制解除

原因

水道管（φ300）（鑄鉄管）の老朽化により破損したものと推定。（1959年に敷設（66年経過））

写真



国道1号の交通状況等

- 交通量（R3交通センサス）
24時間交通量 51,099台
昼間12時間交通量 37,028台
- 当日の渋滞状況（最大延長）
下り線（大阪方面・西行き）約2.0km
発生時刻 8時30分頃



【通信】国道155号通信管理設箇所の陥没事例(愛知県豊田市)

第1回道路地下空間利用のあり方等検討委員会資料より抜粋

- 豊田市管理の用水路と通信事業者管理の通信管が交差する箇所において陥没が発生し、国道155号が約7時間片側交互通行。
- 原因は、用水路を貫通する通信管の周辺からの土砂の吸い出しと推定。

概要

発生日時：令和7年5月28日(水) 13時45分頃(推定)
 発生場所：国道155号 21.86kp(上り線)
 豊田市保見町井ノ口地内
 発生事象：用水路と通信管の交差箇所における吸い出しによる陥没

事案の経緯

令和7年5月28日(水)	13時45分頃	陥没発見
	14時10分	路肩規制開始
	16時20分	埋戻完了、路肩規制継続
令和7年5月29日(木)	9時00分	車線(片交)規制開始
	9時30分	原因調査開始
	16時00分	復旧完了
	16時15分	規制解除

原因

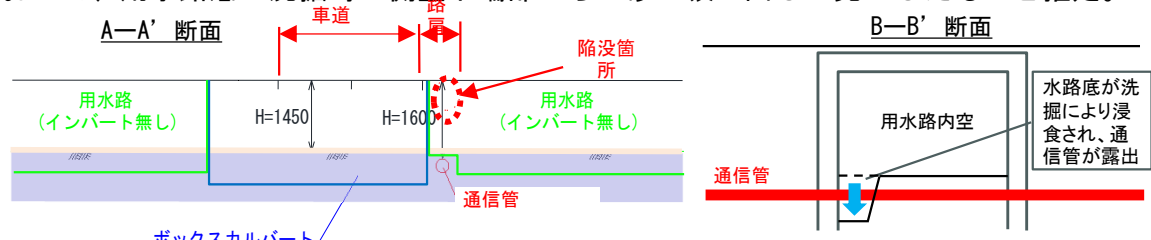
昭和44年頃に設置した用水路底下の通信管と用水路側壁の交差箇所において、用水路底の洗掘時に側壁下端部から土砂の吸い出しが発生したものと推定。

写真



国道155号の交通状況等

■ 交通量 (R3交通センサス)	
24時間交通量	11,224台
昼間12時間交通量	7,960台



- 道路下に埋設されている道路施設や上下水道管路などは高度経済成長期に整備されたものが多い。
- 上水道では本年4月に国道1号（京都市）で発生した水道管の漏水事故を受け、緊急輸送道路に埋設されている鑄鉄管を令和12年度までに更新する計画。（緊急輸送道路以外は令和17年度まで）
- 今後、老朽化した地下施設の更新工事が行われることで、路上工事の増加による交通への影響が懸念。

■ 道路排水施設の損傷

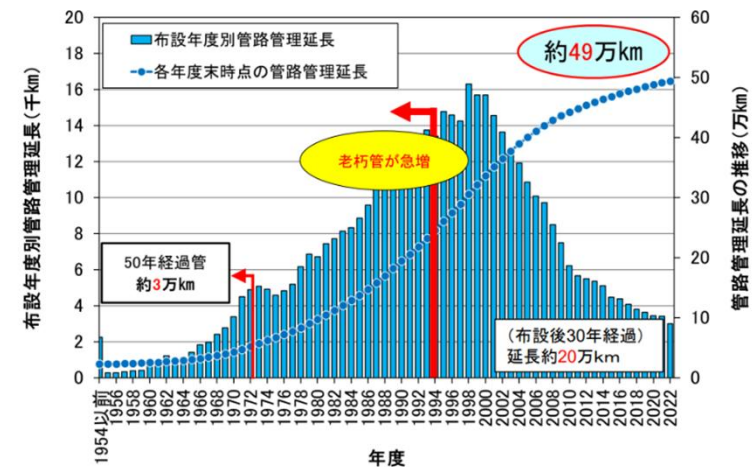


■ 共同溝の経過年数別延長

直轄国道の共同溝の経過年数別延長(全体延長:約480km)					
50年以上	50年以内	40年以内	30年以内	20年以内	10年以内
約41km	約69km	約63km	約125km	約161km	約24km



■ 下水道管路の管理延長の推移



※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 第1回資料より

■ 水道管路の管理延長の推移



※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 第4回資料より

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

	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

■ 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

<委員会の経緯>

■ 2月21日

第1回委員会開催



■ 3月17日

【第一次提言】

⇒ 下水道管路の全国特別重点調査の実施



■ 5月28日

【第二次提言】

⇒ 国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方
 ※ 地下空間のマネジメントとして、「道路管理者と道路
 占有者の連帯による地下空間情報のデジタル化・統
 合化」が盛り込まれる。



■ 12月1日

【第三次提言】

⇒ 信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換
 I : 2つの『見える化』と2つの『メリハリ』による下水道
 管路マネジメントの転換
 II : 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

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（第2次提言）
国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～
(抜粋)

3. 上下水道管路と地下空間のマネジメントのあり方

(3) 道路管理者と道路占有者の連帯による地下空間情報のデジタル化・統合化

【現状と課題】

- 道路メンテナンス会議の下部組織として、地下占有物連絡会議が新たに設置され、道路管理者と地下占有事業者が持つ点検結果などの情報を共有化する取組が始められたが、紙ベースで情報を管理している事業者も存在するなど効率的な共有が課題である。
- 国管理道路では、地下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しているが、同様の取組を行っている自治体は一部にとどまっている。また、管理状況の報告についても安全性を確認したことを証する書面のみの提出となっている。

【今後の対策のあり方】

- 道路管理者と道路占有者の連帯により、道路下に埋設されている下水道、水道、電気、ガス等の占有物の設置状況（位置、構造、材質など）、敷設年度、点検結果や補修状況などの他、路面下空洞調査の結果や道路陥没履歴などの情報をデジタル化した上で統合化する仕組み（データベース、管理体制・組織等を含め）を検討すべきである。さらに、空洞の出来やすさや拡大しやすさをマップ化し、道路管理者と道路占有者が一体で道路陥没マネジメントを行う取組の導入を積極的に進めるべきである。
- 道路地下空間情報の統合化の実現を図るためにも、自治体管理道路を含め地下占有物の安全性を確認した旨や、点検結果などを報告するなど共有を図ることを制度化するとともに占有許可条件として規定する仕組みを検討すべきである。

➤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。

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）		【報告様式】
		氏名
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。

国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～
(令和7年5月28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)

- 国管理道路では、地下占用物の管理状況を報告する義務を占用許可条件として規定しているが、同様の取組を行っている自治体は一部にとどまっている。また、管理状況の報告についても安全性を確認したことを証する書面のみの提出となっている。
- 道路地下空間情報の統合化の実現を図るためにも、自治体管理道路を含め地下占用物の安全性を確認した旨や、点検結果などを報告するなど共有を図ることを制度化するとともに占用許可条件として規定する仕組みを検討すべきである。

⇒上記を踏まえ、占用物の維持管理に関する基準を定めた道路法施行規則を改正し、占用者に対して以下の報告を求めることを規定。

直轄の取組の横展開のための対応

占用物の安全性についての報告

占用物の安全性を確認した旨を道路管理者へ報告

【報告時期】

- ア) 占用期間の更新時
- イ) 電柱、電線、地下管路等は占用期間が5年を超える場合、ア)に加えて5年が経過する時期

陥没リスクを踏まえた追加的な取組

地下占用物連絡会議※等が必要と認める場合に点検結果等の報告

※道路法第28条の2第1項に規定する協議会

占用物の点検の実施状況及び結果等を道路管理者又は地下占用物連絡会議等への報告

【報告頻度】

- 道路管理者又は地下占用物連絡会議等が定める期間に1回
- ※ 占用物の規模等を考慮

道路法(昭和二十七年法律第百八十号)(抄)

(占用物件の管理)

第三十九条の八 道路占有者は、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(以下これを「占有物件」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(昭和二十七年建設省令第二十五号)(抄)

(占用物件の維持管理に関する基準)

第四条の五の五 法第三十九条の八の国土交通省令で定める基準は、次のとおりとする。

- 一 道路占有者が、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、占有物件の巡視、点検及び修繕その他の当該占有物件の適切な維持管理を行うこと。
- 二 道路占有者が、次のイ又はロに掲げる占有物件の区分に応じ、当該イ又はロに定めるときに、当該占有物件の安全性を確認した旨を道路管理者へ報告すること。
 - イ 電柱及び電線並びに水管、下水道管その他これらに類するもの 占用の期間が満了した場合においてこれを更新しようとするとき(許可を受けた道路の占用の期間が五年を超えるものにあつては、当該許可を受けた日から起算して五年を経過したとき及び占用の期間が満了した場合においてこれを更新しようとするとき)。
 - ロ イに掲げるもの以外のもの 占用の期間が満了した場合においてこれを更新しようとするとき。
- 三 前号イに掲げる占有物件にあつては、道路占有者が、当該占有物件の点検の実施に係る計画、その実施状況及び結果その他の当該占有物件の維持管理の状況に関する事項のうち、道路管理者(協議会等(法第二十八条の二第一項に規定する協議会その他これに準ずるものをいう。))が組織されている場合にあつては、当該協議会等。以下この号において同じ。))が必要と認めるものについて、当該占有物件の規模若しくは種類その他の事項又は道路の構造若しくは交通の状況その他の事情を勘案して道路管理者が定める期間に一回の頻度で、道路管理者へ報告すること。

→ 改正し、追加

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（第3次提言）

信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換

(抜粋)

I：2つの『見える化』と2つの『メリハリ』による下水道管路マネジメントの転換

4. 具体的方策の考え方

(1) 下水道管路の点検・調査の2つの『メリハリ』と2つの『見える化』

(『メリハリ』の効いた点検・調査の徹底)

- 点検・調査方法の高度化については、人やテレビカメラによる目視調査で把握しにくい状態を補足的に把握するため、管路の耐荷力・圧縮強度の定量調査、空洞調査や路面変状把握など、特性の異なる調査を組み合わせるべきである。

(点検・調査、診断結果等の管理者や担い手にとっての『見える化』と取扱い)

- 診断結果を踏まえ、直ちに改築等が必要であるが、その実施が困難な場合は、管路周辺に地盤改良を施し陥没のリスクを抑制すると共に、地表面の変状を継続的に定点モニタリングするなど、最大限可能な対応を図るべきである。

II：新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

(4) 統合的『マネジメント』の構築

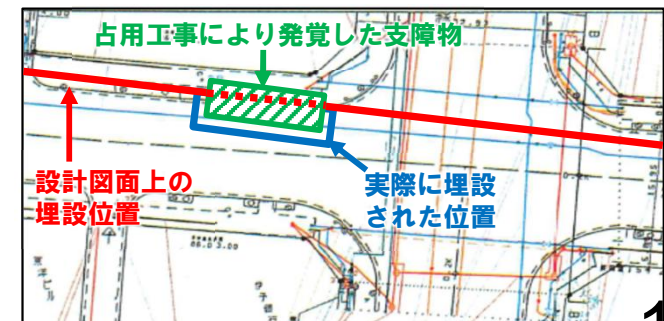
- 地下空間については、道路管理者と占有者が連帯して占有物の点検計画等の確認や効率的な路面下空洞調査の実施等により適切な維持管理を図るべきである。
- 地下空間の利用状況のみならず道路陥没や占有施設のメンテナンス状況などの情報を共有し、正確な位置を含む占有物情報や路面下空洞調査の結果などの地下空間情報のデジタル化・統合化を早期に進めるべきである。
- また、占有物件の損壊時に道路利用者や道路交通へ与える影響が大きい電柱についても同様の対応を進めるべきである。

➤ 道路空間の安全性を確保するためには、占用者と連携した更なる情報把握が必要

	占用許可審査における維持管理の内容の把握	占用工事完了後の竣工図面の提出
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路管理者は、占用許可申請時に占用物件の構造や工事実施の方法等を審査するが、設置後の維持管理内容を把握する規定がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 占用者が道路管理者に対して、占用工事が完了した旨の報告や届出を行う規定が無い。 ● 国管理道路では、占用許可条件により工事完了時に工事完了届の提出を求める運用を行っているものの、竣工図面（竣工データ）の提出までは求めていない。
今後	<ul style="list-style-type: none"> ● 占用許可申請時に、設置後の点検計画等を確認する仕組みの制度化を検討。 <p>※ 損傷等が生じた場合に道路利用者や道路交通に多大な影響が生じるおそれのあるものを対象として想定（電柱、電線、水道管、下水道管、ガス管等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 占用工事完了後に、道路管理者に占用物件の正確な位置等が分かる竣工図面を提出する仕組みの制度化を検討。 ● 道路空間の正確な位置情報等を把握するため、既設物件についても対象とすることや紙ではなく、データの提出を求めることについても検討。 ● 新たな道路占用関連システムの活用により、一元管理が可能

占用物件損傷に基づく**陥没リスク等を減らす**とともに、**位置情報の把握により災害時等のライフライン早期復旧等に寄与**

【支障物による埋設位置を変更したイメージ】



占用申請

- ・ 占用物件の構造
- ・ 工事の実施方法
- ・ 図面（横断・縦断図等）等
- ・ 維持管理に関する内容

占用工事

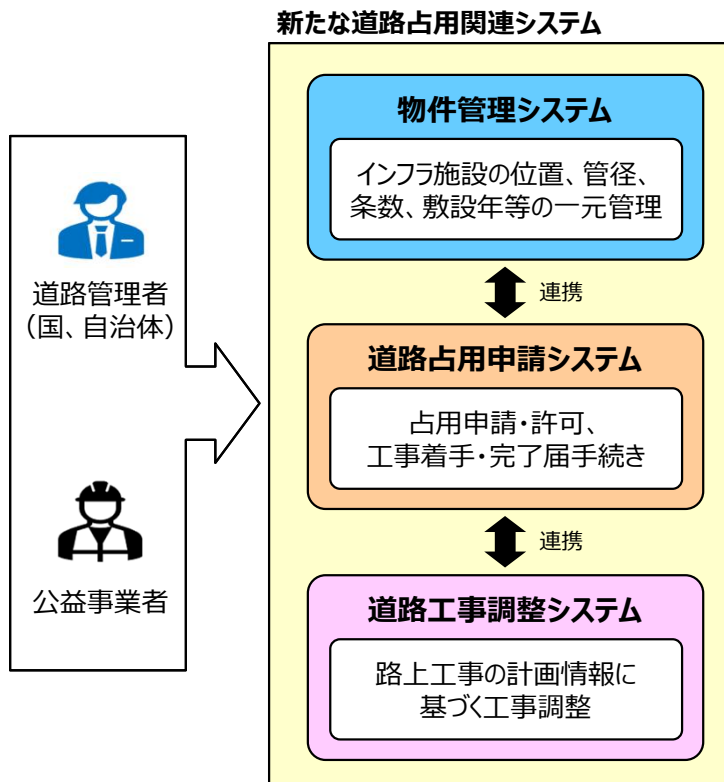
- ・ 工事着手届
- ・ 完了届
- ・ 竣工図面（竣工データ）提出

占用の開始

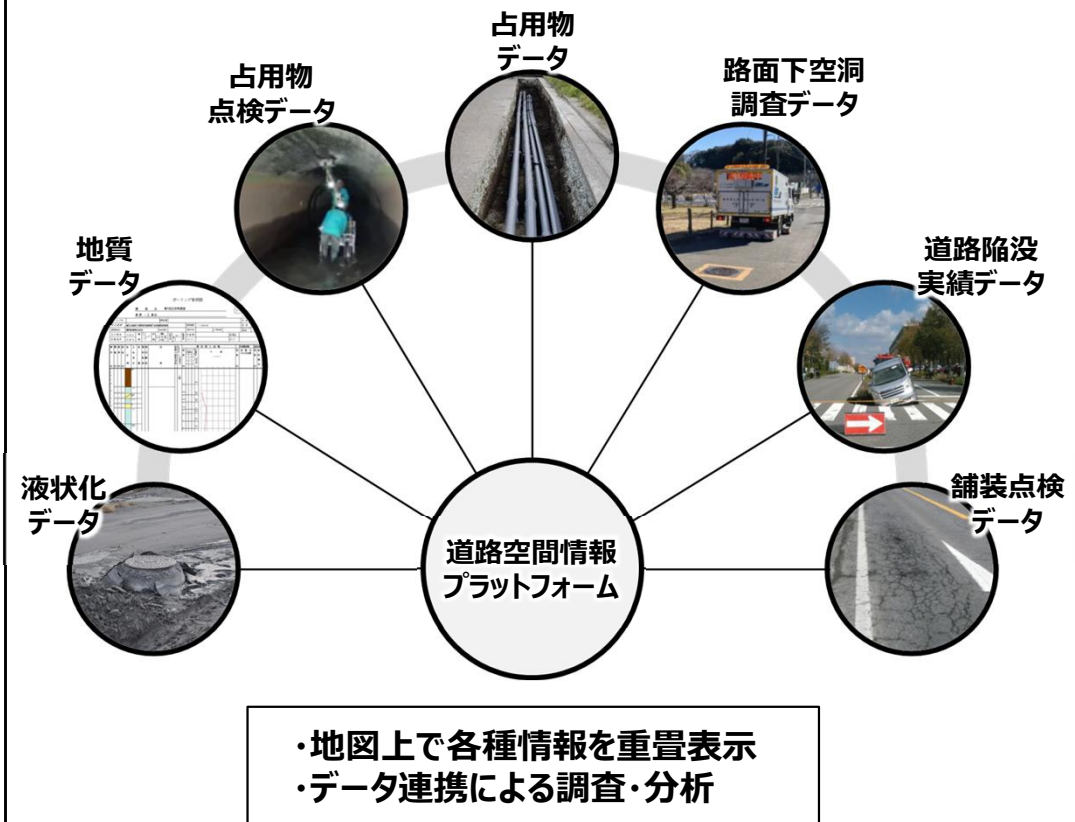
- 自治体を含めた道路占用許可申請のオンライン手続きの推進、占用物の施設情報（位置、管径、条数、敷設年など）のデジタル化・一元化を図るため、現在、全国統一型の占用関連システムを構築中。
- また、道路施設、占用物、路面下空洞、地質等の情報を地図上で重畳表示可能なプラットフォームの構築に向けた検討を進めているところ。

■全国統一型の占用関連システムの導入

※八潮市での陥没事故を踏まえ登録情報等の充実化を検討



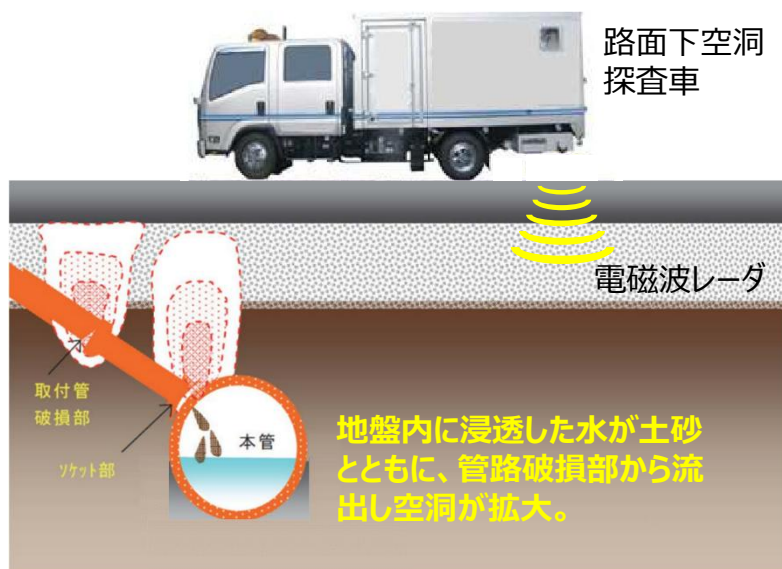
■道路空間情報の統合イメージ



- 地中に埋設された小口径の施設は目視での健全性把握が困難。
- 一方、路面下空洞調査の結果を用い、埋設物の損傷が疑われる箇所を抽出する事は一定程度可能。
- また、数年に一度の施設点検や路面下空洞調査では、急速に成長した空洞による道路陥没は防げない恐れがあるが、日常的な巡視の中で路面性状（平坦性等）を把握することでリスク箇所を抽出できる可能性。

路面下空洞調査や路面性状把握を道路管理者と占有者が連携して実施する取り組みを検討

■ 空洞調査で埋設物の損傷が疑われる箇所を抽出



■ 道路巡視による路面変状把握（ICT・AI技術の活用）



- これまで目視などで把握していた路面異常をICT・AI技術を活用し効率的に把握
- 民間に技術公募の上、試験により評価を行いカタログ化
- 直轄国道の舗装点検での活用率は約8割（2024年度）