

総 括 調 査 票

調査事案名	(32) 社会資本総合整備事業費（道路事業）			調査対象 予算額	平成28年度：1,998,566百万円の内数 (参考：平成29年度：1,999,694百万円の内数)		
省庁名	国土交通省	組織	国土交通本省	会計	一般会計	調査主体	本省
						取りまとめ財務局	—

①調査事案の概要

- 社会資本総合整備事業については、地方公共団体等が作成した社会資本総合整備計画に基づき、同計画の目標を実現するための事業を実施している。このうち、民間投資・需要を喚起し、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援する事業については社会資本整備総合交付金、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を図る事業については防災・安全交付金を措置している。
- これらの交付金については、平成27年秋の財政制度等審議会の指摘を踏まえ、新規投資の重点化・効率化の徹底のため、PDCAの改善や重点配分対象の明確化などの大幅な見直しを実施し、国土交通省において順次、運用が開始されている。

【社会資本整備総合交付金制度の見直し】

社会資本整備総合交付金制度に対する指摘	見直し内容	
① 要望措置率の低下、不用率・未契約繰越率のバラツキ <ul style="list-style-type: none"> ○ 地方公共団体からの要望額は年々増加傾向にあり、要望に対して配分される金額の割合(要望措置率)は年々低下傾向。 ○ 社会資本整備総合交付金等は、地方公共団体の自由度を高めているにもかかわらず契約しない状態での繰越や不用が多い都道府県が散見される。 ○ 次年度の国に対する要望や国からの配分について、このようなバラツキを反映させることが考えられないか。 	① 不用率・未契約繰越率の把握・公表 <ul style="list-style-type: none"> ○ 執行状況を踏まえた適切な要望・配分を行うため、計画毎の不用率・未契約繰越率の把握・公表 ※ 平成29年度当初予算から公表予定 	期待される効果 <ul style="list-style-type: none"> ○ 地方公共団体間 の不公平感の解消
② 優先的に取り組むべき事業に対する支援の強化 <ul style="list-style-type: none"> ○ 個別事業について、どれが重点配分対象であるか、国と地方とで共有がされていない。 ○ 重点配分した事業にどれだけの交付金が充てられたか把握できていない。 ○ 交付金の政策的位置づけを明確にするとともに、国と地方公共団体において配分に対する認識を共有する方策を講ずるべきではないか。 	② 重点計画の策定、国としての配分の考え方の例示 <ul style="list-style-type: none"> ○ 重点配分にあたり、重点配分対象を明確化し、重点配分対象のみで構成される計画の策定を要件化 ○ あわせて、一部の事業に対して国としての配分の考え方を例示 	期待される効果 <ul style="list-style-type: none"> ○ 重要な要望に対する措置率の向上 ○ 配分に対する 予見可能性の向上
③ 「整備計画」の目標設定 <ul style="list-style-type: none"> ○ 一部の自治体において、不適切な目標や評価指標が見受けられる。 ○ 目標と評価指標の設定が適切に行われるよう、国による一定の指針などを検討する必要があるのではないか。 	③ 望ましい目標例の提示 <ul style="list-style-type: none"> ○ 事業分野毎に整備計画の望ましい目標例を提示 	期待される効果 <ul style="list-style-type: none"> ○ 計画策定や地域への説明のノウハウ向上
④ 事業の評価の要件化 <ul style="list-style-type: none"> ○ 交付金事業では費用便益分析などの事業評価を要件とされていない。 ○ 一定の繰引きを行った上で、事業の評価を要件化するべきではないか。 	④ B/Cの算出の要件化 <ul style="list-style-type: none"> ○ 交付金創設前にB/Cを算出していた事業など、一定の繰引きを行った上で、B/Cの算出を要件化 	期待される効果 <ul style="list-style-type: none"> ○ 事業効果の見える化による交付金事業に対する国民の理解の向上

総 括 調 査 票

調査事業名 (32) 社会資本総合整備事業費（道路事業）

②調査の視点

【計画的・効率的な老朽化対策】

- インフラの更新需要の増大に対応するため、インフラ長寿命化計画により老朽化対策を計画的・効率的に進めることが課題。具体的には、長寿命化計画に基づき、定期的な点検により損傷状況を把握して計画的なメンテナンスを行うことにより、インフラを長寿命化し、長期的なコストを圧縮する必要。
- このため、道路事業では、防災・安全交付金において、定期点検、個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定、計画に基づく修繕・更新・撤去を重点配分対象としており、これらの支援が長期的なコスト圧縮に確実につながるようにする必要。

③調査結果及びその分析

【計画的・効率的な老朽化対策】

- 平成 28 年度に老朽化対策として実施された橋梁の更新事業（関連事業、効果促進事業を除く）255 件について、修繕履歴がない又は不明なものが全体の 2/3（170 件）を占めていた。
- このうち、判定区分がⅠ・Ⅱ又は点検未実施であるにもかかわらず、更新を行ったものが 11 件あり、これらのうち、一度も修繕を行っていないものが 7 件あった。
- また、判定区分Ⅲの橋梁の更新事業 216 件では、修繕する場合との費用比較を実施した上で更新を行っている事例が 75%（163 件）あった一方で、25%（53 件）についてはこうした費用比較を実施していなかった。なお、費用比較を実施していない理由を見ると、防災・安全交付金による更新の必要性を示すには足るものは見られなかった。
- 更に、個別施設計画の記載内容について以下の 3 項目を確認（255 件）したところ、それぞれの項目につき 2 割前後の計画で記載がなされていなかった。
 - ・ 予防保全の対象施設の要件が明確化されているか（38 件、15%）
 - ・ 予防保全型の管理を行った場合の維持管理費の算出がなされているか（58 件、23%）
 - ・ 点検結果を踏まえ、今後、修繕計画を見直すことを明記しているか（36 件、14%）

【参考】道路橋の健全性の診断の判定区分

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。

【表 1】
老朽化対策として実施された橋梁の更新事業

判定区分	未実施	修繕履歴			計
		有り	無し	不明	
	2件	3件	0件	5件	
Ⅰ	1件	0件	0件	1件	
Ⅱ	1件	4件	0件	5件	
Ⅲ	77件	106件	33件	216件	
Ⅳ	4件	19件	5件	28件	
計	85件	132件	38件	255件	

【表 2】
判定区分Ⅲの橋梁の更新時に修繕との費用比較を実施していない理由（53件）

・ 幅員狭小等の課題があり、対策が必要な時期に更新を実施（35件）
・ 耐震基準等を満たしておらず、対策が必要な時期に更新を実施（12件）
・ 損傷状況から判断（6件）

④今後の改善点・検討の方向性

【計画的・効率的な老朽化対策】

- 現在の執行状況は、インフラ長寿命化を促すという防災・安全交付金の重点配分の考え方とは整合的でないものが見られた。
- このため、防災・安全交付金によるインフラ老朽化対策については、
 - ・ 個別施設計画及び点検結果に基づくものに重点化する、
 - ・ ピアレビューやPDCAサイクルにより個別施設計画の精度・質を高めていく、ことが必要であり、こうした観点から、以下の見直しを実施すべきである。
- ① 判定区分Ⅰ・Ⅱの橋梁の更新事業は、防災・安全交付金の交付対象から除外する。
- ② 判定区分Ⅲ・Ⅳの段階にある橋梁の更新事業については、修繕の場合と更新の場合のライフサイクルコスト（LCC）を比較し、更新の方がLCCが小さくなる場合に限り交付対象を厳格化する。
- ③ 重点配分対象となる個別施設計画の基準（必要記載事項等）を整理し、この基準を満たさない個別施設計画に基づく老朽化対策が含まれる整備計画は重点配分対象とならないことを明確化する。

総 括 調 査 票

調査事案名 (32) 社会資本総合整備事業費（道路事業）

②調査の視点

【新規投資の重点化・効率化の徹底】

- 社会資本整備総合交付金制度においては、新規投資の重点化・効率化の観点から、空港・港湾等の整備と供用時期を連携させて行われるアクセス道路事業など重点配分対象事業を設定し、重点配分対象のみで構成される計画（重点計画）の策定を要件化し、その一部については想定国費を明示するとともに、不用率・未契約繰越率の把握・公表を開始。
- 新規投資の重点化・効率化を徹底する観点から、重点配分対象事業において国費配分時に想定していた供用開始等の効果が的確に現れるようにするとともに、新規に工事に着手する事業において円滑な執行が行われるようにする必要。

③調査結果及びその分析

【新規投資の重点化・効率化の徹底】

- 平成 28 年度供用予定としていたアクセス道路事業 108 件について、約 4 割（40 件）の事業で執行額が想定国費を下回り、その半分（20 件）で供用開始が遅れることになった。
執行額が想定国費を下回った理由を見ると、供用開始が遅れた事例では、「関係者協議」、「用地買収困難」など進捗状況の見通しが甘いケースや、「他事業を優先」など重点配分の考え方にそぐわないケースが大半であった。
また、予定通り平成 28 年度に供用開始された事業 20 件のうち、5 件が想定国費の 4 割未満の執行額で済み、協議による設計変更などのほか、必要額の精査が甘いケースがみられた。
- 全体事業費が 10 億円以上で平成 28 年度に工事に着工予定の事業 181 件について、約 4 割（82 件）の事業で執行額が地方公共団体の当初の予定額を下回ることになり、このうち執行額が予定額を 5,000 万円以上も下回る事業が 28 件あった。
執行額が予定額を下回る理由を見ると、「用地取得難航」や「関係者協議」など進捗状況の見通しが甘いケースが多く見られた。特に、用地取得難航ケース（36 件）では 5 割以上の事業で、用地取得率が 5 割以下の段階で工事に着手していることが判明した。
また、執行額が予定額を大幅に下回る事例 41 件（申請率 50%以下）のうち 34 件（83%）が「用地取得難航」又は「関係者協議」によるものであった。

【表 3】

H28 供用予定としていたアクセス道路事業において、執行額が想定国費を下回り、供用開始が遅れることとなった理由（20 件）

・用地買収難航（7 件）
・他事業を優先（4 件）
・関係者協議（3 件）
・他事業との調整（3 件）
・現場条件変更（3 件）

【表 4】

H28 供用予定としていたアクセス道路事業において、予定どおり供用開始したものの、想定国費の 4 割未満の執行額で済んだ理由（5 件）

・協議による設計変更（2 件）
・供用必要額の精査（2 件）
・暫定供用に必要な箇所のみ施工（1 件）

【表 5】

全体事業費 10 億円以上の H28 工事に着工予定事業のうち、執行額が予定額を下回った理由（82 件）

・用地買収困難（36 件）
・用地取得率 50% 超（16 件）
・用地取得率 50% 以下（20 件）
・関係者協議（24 件）
・入札差金（11 件）
・現場条件変更（6 件）
・他事業を優先（4 件）
・災害（1 件）

④今後の改善点・検討の方向性

【新規投資の重点化・効率化の徹底】

- アクセス道路事業においては、国土交通省において、供用に向けた進捗状況や所要額を事前に確認し、早期のストック効果発現という重点配分の考え方に則した執行が行われるようにすべき。
 - その上で、他事業を優先した結果、想定どおりの執行が行われず供用開始が遅れるケースなど、重点配分の考え方にそぐわない執行については、事業主体にその理由を確認すべき。
 - 用地取得率が低い状況や関係者協議が整わない段階で工事に着工した場合には、事業の長期化により事業費が高騰するリスクが高いため、新規に工事に着手する事業については、国土交通省において、用地取得率や関係者協議の状況等を事前に確認し、執行可能性を踏まえた適切な配分を行うべき。
 - 執行額が想定国費や予定額を下回る事業については、事業主体において、その要因を分析の上、必要に応じ、次年度以降の計画に反映することが重要であり、国土交通省においても、こうした P D C A が機能しているかフォローすべき。
- 【他のインフラ分野への横展開】
- 道路以外の他のインフラ分野において、今回の調査を参考にして実態調査を行い、計画的・効率的な老朽化対策や新規投資の重点化・効率化の徹底の観点から、必要な見直しを行うべき。