

2025年度第1次予算要請行動

国土交通省要請行動

第1次要請行動 2024年6月26日

自治労参加者：山野大輔 県職現業部会幹事、吉村秀則 事務局長

国土交通省参加者：道路局 環境安全・防災課、同 道路防災対策室、同 道路交通安全対策室、道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室、水管理・国土保全局治水課、大臣官房 社会資本整備総合交付金等総合調整室

1. 頻発化・激甚化している自然災害において、従来の道路・河川管理業務だけでは対応が困難となることから、住民の生命と財産、生活の安全・安心の確保、防災・減災対策や災害時・災害後の復旧に関して実情にあわせた新たな国庫支援制度の創設も含め、必要な取り組みを行うこと。また、道路施設や河川管理施設の老朽化対策を講じる必要があるため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を活用し、国として必要な支援を行うとともに、道路法第42条を踏まえた必要な予算措置をはかること。

①<国交省>第1次要請 項目1回答の概要

気候変動の影響を踏まえ、堤防整備や河道掘削等の事前防災対策に加え、雨水貯留浸透施設の整備など、流域全体で治水を行う「治水プロジェクト2.0」に取り組んでいる。2021年度以降に個別補助事業を立ち上げており、「特定都市河川浸水被害対策推進事業」を創設し、2023年度も拡充することで、流域治水について取り組みやすい環境づくりを支援している。

また、河川管理施設の朽化対策については、2022年度に個別事業補助として河川メンテナンス事業を創設し、重点的な支援を進めている。引き続き、頻発化・激甚化する自然災害に対しては、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」などの予算を活用して自治体への支援を行っていく。

道路施設の老朽化対策については、点検結果を踏まえ各道路管理者により策定される、長寿命化修繕計画に基づき、計画的・集中的な支援を行う「道路メンテナンス事業補助制度」による支援を行っている。

加えて、2020年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、定期点検などにより確認された修繕な道路施設の対策を中心に実施するなど、早期の予防、保全により適正な道路メンテナンスとなるよう取り組んでいる。地域の要望を踏まえ、引き続き必要な支援を行っていく。

②<自治労>第1次要請 項目1追加要請1

維持管理費は自治体で対応するとの認識はある。その中で近年は労務単価が上昇しており、工事範囲について縮小せざるを得ないのが現場の実態である。自治体では行政ニーズが多様化しており、特に道路維持に関する費用確保に苦慮している。従前であれば地域のコミュニティや農家により対応していた道路敷での除草や樹木剪定が、高齢化により行えないため、多くの自治体では要望や苦情として問合せがある実態である。交付金によって修繕は可能であるが、自治体に要望や苦情としての除草や樹木剪定には使えない。自治体が苦慮している実態を汲み取っていただき、地方地自体の実情を鑑みた交付金の拡充と用途の拡大を要望する。

③<国交省>第1次要請 項目1追加要請1に対する回答

社会資本整備総合交付金の道路事業支援対象として、新築・改築・修繕や、防災安全交付金の中で、一部維持作業として火山灰撤去と除雪の2点が法律に則って認められているが、除草や剪定といった、日常的に行われる維持作業については、支援対象にはなっていない。しかし実際では、通常の保持に係る労務単価や工事1件あたりの事業費も上昇している中で、自治体の負担が増加傾向にあることは承知しているため、今後の対応・支援について国交省としてできることを模索していく。

2. 頻発する豪雪を踏まえ、「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」第6条に規定する費用の補助を見直すとともに、豪雪時において地方自治体の負担が増大しないよう、除雪補助の確実及び臨時特例措置などにより必要な予算を確保すること。また、除雪オペレーターの担い手確保・育成やICT活用による除排雪の省力化、効率化、コスト縮減に対する支援の充実などに対し財政支援をはかること。

①<国交省>第1次要請 項目2回答の概要

市町村で管理している道路の除排雪経費は、地方交付税を含めた地方公共団体の単独費を充当するのが基本となる。国交省としては、「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法(雪寒法)」により、地方公共団体における幹線道路の除雪や排雪に必要な機械類の整備や費用について、交付金による支援を行っている。

また、除雪オペレーターの担い手不足対策として、熟練オペレーター不在でも除雪ができるように、除雪機械の作業装置自動化や、AIによる交通障害の自動検知などの実証を現在進めている。必要な予算の確保に努めるとともに、地域からいただく要望については適切に支援が行えるよう、取り組んでいく。

②<自治労>第1次要請 項目2追加要請1

幹線道路以外でも、この間の気候変動により局地的な豪雪となるケースも多く見られ、都度の予算でも対応し切れない実態である。補助幹線道路や生活道路においても除排雪の対応は必要であるため、引き続いて十全な予算の確保に加え、気候変動により従来の自治体対応が苦慮される場合には補正予算を含め、現場実態に即した支援を要請する。

③<国交省>第1次要請 項目2追加要請1に対する回答

近年、積雪総量が少なくとも短時間で局所的な積雪となる場合もあり、昨年は24時間降雪量が過去最大となった地域もあったと承知している。除雪予算については、例年1月下旬頃より各自治体に執行状況を聞き取り、天候状況なども鑑みて追加予算の検討を行っている。国交省所管における支援は幹線道路に関わるものだが、厚生労働省において生活道路の所管を行っているため、今後の気候変動に応じて、引き続き適切な対応を行っていく。

3. 公共インフラ・公共施設に関しては国内・地域経済や産業を支え、国民・住民の生活の基盤となり安全性の確保が社会的要請であることから、社会資本整備総合交付金、防災・安全対策交付金、道路除雪費等の交付金制度の拡充、対象の拡大、交付金交付率の引き上げを行うこと。また、交付金については、住民・道路利用者の安全・安心を迅速かつ適切に確保するため、実情に応じ、より柔軟性を持った活用ができるよう対応すること。

①<国交省>第1次要請 項目3回答の概要

社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金等については、地方公共団体にとって自由度が高く、地域経済や産業の基盤となる社会資本整備や地域における総合的な防災減災対策等の強化に対する重要な支援策である。ついては、安定的・持続的な確保が極めて重要であると認識しており、2024年度予算においては、1兆3,771億円を確保している。

厳しい財政状況の中ではあるが、引き続き、地域の実情に応じた様々なニーズによりの確に対応できるように、両交付金の予算確保等に全力を尽くしていく。

②<自治労>第1次要請 項目3追加要請1

補助事業の要件において計画策定が求められるが、自治体現場では職員数が減少しており、少ない人数で多くの施設管理を行っている。その中では、計画策定に労力を割くことが難しくなっており、予算が無い中で委託もできない。また、例として急遽、年度途中で新たに橋梁修繕が必要となる場合は、整備局と調整し、承認を受けてから交付手続きという流れであるが、1橋追加するだけでも自治体現場ではかなりの負担となっているため、もう少し自治体の判断に委ねた運用ができないかと考える。

また、「全国道路施設点検データベース～損傷マップ～」に関して、上述の現状から、基礎となる調査が負担になっている。全国の自治体が毎年度、法定点検の結果を国所管のデータベースに入力し、所定様式を整備局に提出することとなるが、1橋ごとの判定区分を出すことに、どういったメリットがあるのかと考える。データベースが必要という認識は受け止めるが、自治体職員数が大きく減少していることを踏まえ、可能な限り簡素化し、職員の負担とならない対応を検討していただきたい。

③<国交省>第1次要請 項目3追加要請1に対する回答

道路メンテナンス補助事業については、2.5分野範囲の修繕計画案件が対象となり、点検費用や、計画策定も含めて補助対象である。年度途中での急を要する修繕については、5年に1回の点検において、老朽化の進行状況を捉えきれていない実情がある。2023年度も複数申請を受けており、1橋だけの申請は手間が掛かるが、複数纏めて申請される自治体もある。国交省としても、特に問題がない申請についてはすぐに承諾すべく取り組んでおり、引き続いて同様の対応を行っていく考えである。現行法制の手続きの中では、やむを得ないことにご理解をいただきつつ、我々としてもなるべく速やかに手続きが必要であるという認識は共有している。

データベース入力については、国交省で毎年度作成している道路メンテナンス年報の基礎資料としている。データを集めて現状を知り、今後の施策にどう活かしていくか、重要な取り組みと考えており、引き続きのご協力をお願いしたい。自治体職員の負担軽減策については、実施していく中で、今後模索していく。

4. 国土強靱化計画をより実効性のあるものとするため、防災・安全交付金を拡充するとともに「全国道路構造物マップ～損傷マップ～」にある道路構造物の定期点検・修繕に重点をおいた予算配分を行うこと。また、早期措置・緊急措置の構造物は早急に修繕対策を講じることはもとより、適切な時期に維持補修を行うため予防保全の拡充をおこなうこと。

<国交省>第1次要請 項目4回答の概要

道路の橋梁については定期点検を行っており、修繕が必要であると判明した約7万橋のうち、実際に修繕が完了した橋梁は約6割にとどまっている。国交省としては、インフラの長寿命化をはかるための計画的な維持・管理の方針や予防保全の取り組みなど、新技術開発・導入等によるトータルコストの縮減・平準化をはかっている。

特に橋梁の修繕・点検は、点検結果を踏まえて策定される長寿命化修繕計画に基づき、計画的かつ集中的な支援を行うために、「道路メンテナンス事業補助制度」により支援を行っている。加えて、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、予防保全型インフラメンテナンスの転換にむけた老朽化対策への転換にむけた老朽化対策が

盛り込まれており、この予算を活用し、修繕や更新が必要な橋梁等の道路施設の対策を集中的に実施することとしている。

また、インフラの現状や老朽化対策の必要性について、国民むけに分かりやすくお知らせするために、「全国道路施設点検データベース～損傷マップ～」にて、各施設の措置状況や修繕対策を公開している。国交省としては、地域からの要望に応じた必要な予算の確保や支援とともに、効率的なインフラの維持管理・更新に努める。

5. 災害発生後の緊急車両の通行を確保するため、緊急輸送道路の耐震化はもとより、第一次緊急輸送ネットワーク・第二次緊急輸送ネットワークの確保にむけ、迅速で円滑な災害対応が可能になる予算を確保すること。

①<国交省>第1次要請 項目5回答の概要

災害発生後の緊急車両の通行を確保するため、地方管理の道路における、緊急輸送道路の耐震化やネットワーク自体の構築については、個別補助制度や防災・安全交付金等を活用し、地域の要望に応じた支援を行っている。

なお、国土強靱化地域計画に基づき、災害時の地域輸送を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業については、防災・安全交付金の中でも重点配分対象として、財政支援を行っている。

また、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等の構築にむけ、さらなる加速化・深化を図るため重点的・集中的な対策を講じている。厳しい財政状況の中ではあるが、引き続き必要な予算の確保に努める。

②<自治労>第1次要請 項目5追加要請1

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」は、2025年度の達成目標を定めているが、対策分野ごとで達成率がまちまちである。

今回、能登半島地震が起きた際、対応が遅れたのは高規格道路が使用できなくなったことが一因ではないかと考える。こうした課題は、今回の件で大きくクローズアップされた。耐震対策など、進捗が進んでいない項目について全国的な対応を引き続いてお願いしたい。当該計画自体は2025年度までの計画とされているが、ここで達成されていない対策についても、今後の施策での対応を要請する。

③<国交省>第1次要請 項目5追加要請1に対する回答

能登半島地震において限られた道路が崩落したことで対応に時間を要したのは事実である。今回は半島ということで陸だけでなく海からの支援によりフォローができたが、全体的なネットワーク整備の観点も踏まえ、計画的な支援を考えていく。

6. 道路施設の維持管理を適正に行ううえで管理者である自治体職員は現場で迅速かつ的確な判断が必要とされているとともに、道路法第42条、また地域の実情に応じ道路が持つ役割を適切に果たすため、道路行政に対する体制強化にむけ、関係する省庁と連携し、必要な予算を確保すること。

①<国交省>第1次要請 項目6回答の概要

道路管理者は道路法第42条に基づき、「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」とされており、各道路管理者において必要な体制を確保し、維持管理や修繕を実施する必

要がある。一方、特に小規模自治体においては、技術職員が少ない、もしくはいない場合もあることから、この認識を「道路メンテナンス年報」等で公表・共有している。

道路局としては引き続き、橋梁等の道路施設の点検について地方公共団体の職員を対象とした研修の実施や、点検業務の効率化がはかれるよう新技術の導入を自治体に促しているところである。

②<自治労>第1次要請 項目6追加要請1

「国土強靱化基本計画」などに見られるように、国交省に限らず省庁全体でデジタル化推進をしているのは承知しており、活用しないとイケない状況であるとは認識している。しかし、包括的民間委託でも自治体直営でも、それを管理する人員は必要であり、すべてデジタル化というわけにはいかないのではないかと。今後、さまざまな施策・方針を立てる中で、デジタル化とはいえ道路管理者でしか判断できない業務があることと、その必要性について考慮し言及していただきたい。

7. 道路の区画線や道路標示は交通の案内誘導、指示を与える重要な役割を担っているものの、交通による摩耗や除雪作業による剥離などにより、舗装と比較し劣化進行が速いことから、適切な管理にむけた予算確保すること。

①<国交省>第1次要請 項目7回答の概要

道路の区画線や道路標示については、国交省としても、円滑な通行を支える重要な役割を担っており、適切な維持管理が必要なものと認識しており、区画線等を含む道路インフラの維持管理を推進している。

また、地方における区画線等の維持修繕については、舗装の打ち換えに伴う引き直しについては、社会資本整備総合交付金による支援が可能となっている。今後も厳しい財政状況ではあるが、区画線等の交通安全施設の整備および維持管理に必要な予算の確保に努めていく。

②<自治労>第1次要請 項目7追加要請1

交付金対応による自治体判断であることは認識しているが、現場では舗装に対する要望が多い中で、区画線のみ補修は現実的ではない。現場では、区画線に関する住民からの問い合わせや苦情なども多い現状であるが、自治体も十分な予算確保が難しいため、別途での予算確保をお願いしたい。

③<国交省>第1次要請 項目7追加要請1に対する回答

現場では直轄の橋梁補修などが優先され、区画線が後回しになってしまうことも承知はしている。現状では、新設・改築の中での交付金でしかないため、今後の検討課題としていきたい。

【包括的民間委託について】

<自治労>第1次要請 その他1

包括的民間委託について、国交省が発信している「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」を参照したが、国と自治体では、道路管理に係る延長距離の点、道路利用における料金面や、主要幹線道路と生活道路とでは、性格がそれぞれ異なると認識している。施設数も大きく変わる状況の中で、自治体は道路法第42条に基づき適切な道路管理に努めているが、現時点で包括的民間委託をどういった分野で考えているのか。

＜国交省＞第1次要請 その他1に対する回答

包括的民間委託は徐々に事例が広がってきている。ある自治体では、橋梁の点検や軽微な修繕がある場合、点検と修繕を別々に発注していた案件を、5年間の工事として一括りにしコンサルタントに委託したケースがある。この事例では、比較的容易な修繕方法で対応できるものや、軽微な修繕で問題無いものについては、その判断自体も含め、業務マネジメントの部分までコンサルタントに一任している。

工事対応が必要な場合は維持工事にバトンタッチしており、コンサルタント、維持工事、発注者の三者連携を密にし、点検・軽微な修繕を5年間一括として対応することで点検の効率化となっている。修繕についても、判定区分に影響する部分が改善に繋がり、加速度的に取り組みられている。点検に1年要し、修繕に1年要するとすれば、判定区分が変わるのに少なくとも2年要するところ、凝縮して1年の間で点検も行い判定区分も改善する、という事例となっている。

このような事例が広がることは好ましいと考えているので、事例集を道路メンテナンス会議で紹介・共有するなどしていただきたい。包括的民間委託の中で、例えば橋梁の点検費用については、道路メンテナンス事業の補助を活用していただきたい。5年間一括して行うことで、その都度の業務、完了検査や工事契約といった手間を削減でき、5年間を通して同じ目線で点検、修繕を行えるという好事例である。

＜自治労＞第1次要請 その他2

自治体職員数が少ないために何らかの対応策が必要となる点は理解するが、現場の判断をコンサルタントに任せれば、すべてが賄えてしまう、という認識とはならない。

国と自治体では道路管理に関する現場実態の違いがあることを理解して頂きたい。自治体現場は職員不足により厳しい状況であるため、今後、コンサルタントの判断範囲が徐々に広がり、本来は自治体職員がやるべきところまでコンサルタント範疇に入ってしまう、というリスクが想定される。

当該事例を紹介する際には、自治体でやるべき業務や判断があることも、明確に伝えて頂きたい。

＜国交省＞第1次要請 その他2に対する回答

道路管理者として考えるべき、判断すべき業務はあるので、その点はコンサルタントに任せるわけにはいかないが、恒常的に起こり得る損傷についてはその場で判断してもらうことで、効率的な取り組みとなっている。このケースでは、これまで広域エリアを職員3～4人が各担当で発注に関わっていたものを、今は1人で対応ができています。1人の負担は多少増えるかもしれないが、全体的には負担軽減が図れており、発注者と受注者、コンサルタントが定期的にコミュニケーションを取りつつ成果をあげている。

【道の相談室について】

＜自治労＞第1次要請 その他3

「道の相談室」について、国道沿いの電光掲示板には#9910が表示されて以降、利用者に浸透しつつある。これにより道路上の危険物が管理者に伝わり対応が図られるため、発想自体は評価している。しかし、入電数が膨大であり平日・休日・時間外問わず、自治体職員へ大変な負荷が掛かっている。架電する利用者は道路に精通した方ばかりではないため誤情報もあり、こうした対応も含めて職員の負荷に拍車が掛かっている。

また、2024年度からスマートフォンのコミュニケーションアプリを使用した通報も可能となり、GPS情報を活用して場所を特定することが可能であるが、発見場所と通報場所が必ずしも同じではないとも想定され、対応に支障をきたすのではないかと考える。加えて、道路管理者が違う場合も想定しなければならないが、対応方針が明確になっていない。通報内容に関しても、緊急性の有無などは利用者の裁量で大きく異なる。運用において既に自治体職員の負担が大きいことから、今後の道の相談室の運用については、職員負担の軽減にむけ検討・対応を行って頂きたい。

<自治労>第1次要請 その他3に対する回答

ご指摘の点については十分に理解する。「道の相談室」については、引き続き運用が行われるが、自治体現場での負担になっている旨と、懸念点については内部で情報共有する。

2024年6月26日

国土交通大臣
齊藤鉄夫様

全日本自治団体労働組合
中央執行委員長 石上千博

2025年度政府予算編成に関する要請書

日ごろから、貴職におかれましては、国土交通行政の推進に日夜ご尽力されていることに対し、心より敬意を表します。

さて、自治労では地域公共交通網の確立と安全・安心の確保など、国土交通行政等に関する問題解決にむけた施策の充実が必要と認識しています。

つきましては、2025年度予算編成にむけた作業が進められている段階にあたり、下記の課題について、予算措置をはじめとする積極的な対応を要請します。

記

- 頻発化・激甚化している自然災害において、従来の道路・河川管理業務だけでは対応が困難となることが危惧されることから、住民の生命と財産、生活の安全・安心の確保、防災・減災対策や災害時・災害後の復旧に関して実情にあわせた新たな国庫支援制度の創設も含め、必要な取り組みを行うこと。また、道路施設や河川管理施設の老朽化対策を講じる必要があるため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を活用し、国として必要な支援を行うとともに、道路法第42条を踏まえた必要な予算措置をはかること。
- 頻発する豪雪を踏まえ、「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」第6条に規定する費用の補助を見直すとともに、豪雪時において地方自治体の負担が増大しないよう、除雪補助の確実及び臨時特例措置などにより必要な予算を確保すること。また、除雪オペレーターの担い手確保・育成やICT活用による除排雪の省力化、効率化、コスト縮減に対する支援の充実などに対し財政支援をはかること。
- 公共インフラ・公共施設に関しては国内・地域経済や産業を支え、国民・住民の生活の基盤となり安全性の確保が社会的要請であることから、社会資本整備総合交付金、防災・安全対策交付金、道路除雪費等の交付金制度の拡充、対象の拡大、交付金交付率の引き上げを行うこと。また、交付金については、住民・道路利用者の安全・安心を迅速かつ適切に確保するため、実情に応じ、より柔軟性を持った活用ができるよう対応すること。
- 国土強靱化計画をより実効性のあるものとするため、防災・安全交付金を拡充するとともに「全国道路構造物マップ～損傷マップ～」にある道路構造物の定期点検・修繕に重点をおいた予算配分を行うこと。また、早期措置・緊急措置の構造物は早急に修繕対策を講じることはもとより、適切な時期に維持補修を行うため予防保全の拡充をおこなうこと。
- 災害発生後の緊急車両の通行を確保するため、緊急輸送道路の耐震化はもとより、第一次緊急輸送ネットワーク・第二次緊急輸送ネットワークの確保にむけ、迅速で円滑な災害対応が可能になる予算を確保すること。

6. 道路施設の維持管理を適正に行ううえで管理者である自治体職員は現場で迅速かつ的確な判断が必要とされているとともに、道路法第42条、また地域の実情に応じ道路が持つ役割を適切に果たすため、道路行政に対する体制強化にむけ、関係する省庁と連携し、必要な予算を確保すること。
7. 道路の区画線や道路標示は交通の案内誘導、指示を与える重要な役割を担っているものの、交通による摩耗や除雪作業による剥離などにより、舗装と比較し劣化進行が速いことから、適切な管理にむけた予算確保すること。

以上