

道路メンテナンス事業補助制度の実施に当たり、定期点検の結果を踏まえた修繕計画に予定されている修繕等を計画的に実施すること、修繕等の対象とする範囲等について周知するとともに、修繕等が修繕計画に予定されていることを確認するための審査を適切に行える体制を整備することにより、予防保全型の維持管理への円滑な転換が図られ、長寿命化及び修繕等に係る費用の縮減に資するよう改善させたものの

会計名及び科目	一般会計	(組織) 国土交通本省	
		(項) 道路交通安全対策事業費	
部 局 等	国土交通本省		
補 助 の 根 拠	道路法（昭和27年法律第180号）等、予算補助		
事 業 主 体	16府県、4政令指定都市、412市町村		
	計432事業主体		
道路メンテナンス事業補助制度の概要	修繕計画に基づき修繕等を実施する地方公共団体に対して、 修繕等に係る費用の一部について補助金を交付するもの		
検査の対象とした施設数、契約件数、契約金額、補助対象事業費及び補助金交付額	延べ5, 317施設 4, 485契約 1874億4702万余円（契約金額）（令和5、6年度） 1729億7273万余円（補助対象事業費） 1027億2855万余円（補助金交付額）		
上記のうち道路メンテナンス事業補助制度の目	88事業主体	延べ501施設	469契約

的に沿っていない事業を補助対象としていた事業主体数、施設数、契約件数、契約金額、補助対象事業費相当額及び補助金相当額

338億9397万余円（契約金額）

245億5153万余円（補助対象事業費相当額）

149億0998万円（補助金相当額）

1 道路メンテナンス事業補助制度の概要等

(1) インフラ長寿命化基本計画及び定期点検の概要等

政府は、平成25年11月に「インフラ長寿命化基本計画」を策定している。同基本計画によれば、インフラの損傷が軽微である早期段階に予防的な修繕等を実施することによりインフラ機能の保持・回復を図る予防保全型維持管理の導入を推進するとされている。また、各インフラの管理者は、個別施設ごとの具体の対応方針を定める計画として、個別施設ごとの長寿命化計画（以下「修繕計画」という。）を策定し、これに基づき戦略的な維持管理等を推進することとされている。

道路法施行規則（昭和27年建設省令第25号）によれば、トンネル、橋その他道路を構成する施設等のうち、損傷、腐食、その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの（以下「道路構造物」という。）の点検は、5年に1回の頻度で行うことを基本とすることとされている（以下、この点検を「定期点検」という。）。また、定期点検を行ったときは、道路構造物について健全性の診断を行い、その結果を、表1の区分（以下「判定区分」という。）により分類することとされている。

表1 道路構造物の健全性の診断結果の分類

判定区分		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

国土交通省は、道路構造物について、主に判定区分Ⅲ又はⅣの状態で損傷が深刻化してから大規模な修繕等を行う従来の事後的な対策（以下「事後保全型の維持管理」という。）から、判定区分Ⅱの状態で損傷が軽微なうちに修繕等を行う予防的な対策（以下「予防保全型の維持管理」という。）へ移行した方が、トータルコストの縮減や予算の平準化に寄与するとしている。

こうした考えを踏まえ、国土交通省は、道路の新設、修繕、耐震補強等について広く支援する社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金等の制度に加えて、令和2年度に、道路構造物について、早期又は緊急に措置を講ずべき判定区分Ⅲ又はⅣの状態から判定区分Ⅰ又はⅡの状態とし、予防保全型の維持管理が図られるよう、修繕等に係る事業に特化して集中的な支援を実施する「道路メンテナンス事業補助制度」を創設している。

(2) 道路メンテナンス事業補助制度の目的等

道路メンテナンス事業補助制度の目的は、道路メンテナンス事業補助制度要綱（以下「制度要綱」という。）によれば、地方公共団体が修繕計画を策定することにより、事後保全型の維持管理から予防保全型の維持管理へと円滑な政策転換を図り、橋りょう等の施設の長寿命化及び修繕等に係る費用の縮減を図ることなどとされている。

る。そして、国土交通省は、修繕計画に基づき修繕等を実施する地方公共団体に対して、修繕等に係る費用の一部について補助金を交付している（以下、この補助金を「道路メンテナンス補助金」という。）。

制度要綱によれば、事業の要件は、修繕計画に基づいて実施される対象施設の性能及び機能の維持・回復・強化を図る修繕等の事業とされている。また、地方公共団体は、定期点検を実施し、その結果を踏まえておおむね5年の修繕計画を対象施設ごとに策定することとされており、修繕計画には、個々の施設ごとの定期点検の結果、修繕等の内容及び着手・完了予定年度等を記載し、新たな点検結果を得た場合は、修繕計画の見直し、更新を行うこととされている。

これらのことから、国土交通省は、道路メンテナンス補助金の補助の対象となる修繕等は、修繕計画に記載された予定に基づいて実施するものであって、定期点検の結果を踏まえて実施するものであることとしている。また、地方公共団体は、道路メンテナンス補助金の交付申請に当たっては、当該年度に修繕等を実施する施設名、事業費等を記載した「事業箇所別調書（道路メンテナンス事業）」（以下「箇所別調書」という。）を国土交通省に提出することとされており、同省は箇所別調書等により審査を行った上で交付決定している。

(3) 橋りょう及びトンネルにおける定期点検の結果等

地方公共団体は、平成26年度以降、5年に1回の頻度で道路構造物に係る定期点検を実施することとなっており、予防保全型の維持管理への転換に向けて、早期又は緊急に措置を講ずべき判定区分Ⅲ又はⅣの施設に対する修繕等を進めている。一方、令和5

年度末時点における2巡目の定期点検の結果、判定区分Ⅲ又はⅣに分類された施設のうち、主たる施設である橋りょうは49,315施設、トンネルは2,375施設となっている。このうち、橋りょう25,973施設（上記施設数の52%）、トンネル1,015施設（同42%）については、修繕等が未着手となっていて、今後も引き続き多数の判定区分Ⅲ又はⅣの施設に対する修繕等の実施が見込まれる状況となっている（表2参照）。

表2 令和5年度末時点における2巡目の定期点検の結果と修繕等の状況

（単位：施設数）

施設	2巡目の定期点検の対象	定期点検の結果、分類された判定区分				Ⅲ+Ⅳ		
		Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ+Ⅳ A	Aのうち修繕等が未着手のもの	割合
		健全	予防保全段階	早期措置段階	緊急措置段階		B	(B/A)
橋りょう	657,400	274,497	333,588	48,763	552	49,315	25,973	52%
トンネル	7,403	140	4,888	2,353	22	2,375	1,015	42%

2 検査の結果

（検査の観点、着眼点、対象及び方法）

本院は、合規性、効率性等の観点から、橋りょう及びトンネルにおいて道路メンテナンス補助金により実施された修繕等が、修繕計画に記載された予定に基づいて実施されているか、定期点検の結果を踏まえて実施されているかなどに着眼して検査した。

（注）
検査に当たっては、16府県及び管内416市町村の計432事業主体が、5、6両年度に契約を締結した橋りょう延べ4,899施設（431事業主体）及びトンネル延べ418施設（59事業主体）の計5,317施設に係る修繕等（計4,485契約、契約金額計1874億4702万余円、補助対象事業費計1729億7273万余円、補助金交付額計1027億2855万余円）を対象として、国土交通本省及び16府県において、修繕計画、契約書、箇所別調書等の書類や現地を確認するなどして会計実地検査を行うとともに、事業主体から調書等の提出を受けて、その内

容を確認するなどの方法により検査した。

(注) 16府県 京都府、秋田、山形、茨城、千葉、兵庫、和歌山、鳥取、島根、香川、愛媛、高知、佐賀、熊本、大分、宮崎各県

(検査の結果)

検査したところ、88事業主体における橋りょう及びトンネル延べ501施設に係る修繕等（計469契約、契約金額計338億9397万余円、補助対象事業費相当額計245億5153万余円、補助金相当額計149億0998万余円）について、次のとおり、修繕計画において予定のない修繕等又は定期点検の結果を踏まえたものではない耐震補強工事等が補助の対象として実施されていた事態が見受けられた。

(1) 修繕計画において予定のない修繕等が補助の対象として実施されていた事態

61事業主体（別表参照）は、橋りょう及びトンネル延べ314施設に係る修繕等（計286契約、契約金額計132億0676万余円、補助対象事業費相当額計110億3722万余円、補助金相当額計68億2433万余円）について、修繕計画に予定を記載しておらず実施を計画していなかったにもかかわらず、当該年度における予算の状況や工期等から実施が可能であるなどとして実施していた。

このように、修繕計画において予定のない修繕等が補助の対象として実施されていた事態は、早期に措置を行う必要のない修繕等にも道路メンテナンス補助金が充てられることになり、計画的な修繕等が実施されず、予防保全型の維持管理への円滑な転換等が図られない要因となる。

また、交付申請時の国土交通省における審査の状況について確認したところ、同省は、制度要綱において修繕計画を交付申請時の提出書類として求めていなかったた

め、事業主体から修繕計画が提出されておらず、箇所別調書に記載されている対象施設の修繕等が修繕計画に予定されている修繕等であるかの審査を適切に行うことができない状況となっていた。

(2) 定期点検の結果を踏まえたものではない耐震補強工事等が補助の対象として実施されていた事態

29事業主体（別表参照）は、橋りょう延べ160施設に係る修繕等において、耐震診断の結果等を踏まえた耐震補強工事を、制度要綱における強化を図る修繕に該当すると判断して実施していた。しかし、国土交通省は、強化を図る修繕とは、定期点検の結果、老朽化により橋脚の鉄筋の露出が確認されている箇所の補修を行うことにより橋脚の補強を図ることなどを指すとしているため、耐震補強工事は定期点検の結果を踏まえたものとは認められず、強化を図る修繕には該当しないこととなる。

また、14事業主体（別表参照）は、トンネル延べ47施設に係る修繕等において、トンネル内附属物本体である照明本体をＬＥＤに更新する工事（以下「ＬＥＤ化工事」という。）を道路メンテナンス補助金の対象に含まれるなどと判断して実施していた。しかし、国土交通省が定めた定期点検の要領によれば、照明本体等のトンネル内附属物本体の取付部材については、腐食、脱落等の取付状態の異常により照明本体等が落下するなどして道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるため定期点検の対象とされているものの、トンネル内附属物本体については、劣化等が直接そのような支障を及ぼすおそれがないため定期点検の対象とはならないとされており、ＬＥＤ化工事は定期点検の結果を踏まえたものとは認められない。

このように、定期点検の結果を踏まえたものではない耐震補強工事及びLED化工事が補助の対象として実施されていた事態は、道路構造物の損傷、劣化等に対する修繕等及び、道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるものに対する修繕等とは関係のない工事にも道路メンテナンス補助金が充てられることになり、早期に措置を行う必要のある修繕等が遅れるなどして、予防保全型の維持管理への円滑な転換等が図られない要因となる（これらの工事を実施していた事業主体数38事業主体、契約件数計201契約、契約金額計227億7201万余円、補助対象事業費相当額計151億6140万余円、補助金相当額計91億2232万余円。これらのうち、3事業主体18契約において(1)の事態と重複しているものが含まれている。）。

(1)及び(2)のとおり、道路メンテナンス補助金が、修繕計画において予定のない修繕等並びに定期点検の結果を踏まえたものではない耐震補強工事及びLED化工事に充てられている状況は、予防保全型の維持管理への円滑な転換を図り、施設の長寿命化及び修繕等に係る費用の縮減を図るという道路メンテナンス事業補助制度の目的に沿った効率的な予算の執行となっていないと認められた。

したがって、道路メンテナンス事業補助制度の実施に当たり、修繕計画において予定のない修繕等が補助の対象として実施されていた事態、定期点検の結果を踏まえたものではない耐震補強工事等が補助の対象として実施されていた事態は適切ではなく、改善の必要があると認められた。

(発生原因)

このような事態が生じていたのは、事業主体において、道路メンテナンス事業補助制

度を利用するためには、定期点検の結果を踏まえた修繕計画に予定されている修繕等を計画的に実施する必要があることに対する認識が欠けていたことなどにもよるが、国土交通省において、次のことなどによると認められた。

ア 事業主体に対して、定期点検の結果を踏まえた修繕計画に予定されている修繕等を計画的に実施することの周知が十分でなかったこと

イ 事業主体に対して、道路メンテナンス事業補助制度の要件となっている修繕等の対象範囲の考え方及びその内容についての周知が十分でなかったこと

ウ 交付申請時に事業主体から修繕計画を提出させることとしておらず、修繕等が修繕計画に予定されていることを確認するための審査を適切に行える体制となっていなかったこと

3 当局が講じた改善の処置

本院の指摘に基づき、国土交通省は、予防保全型の維持管理への円滑な転換が図られ、長寿命化及び修繕等に係る費用の縮減に資するよう、8年8月に次のような処置を講じた。

ア 事業主体に対して事務連絡を発して、定期点検の結果を踏まえた修繕計画に予定されている修繕等を計画的に実施することについて周知した。

イ 制度要綱を改正するとともに、事業主体に対して事務連絡を発して、道路メンテナンス事業補助制度を利用するための要件となっている修繕等の対象となる範囲の考え方及びその内容について周知した。

ウ 同年10月以降、交付申請時に事業主体から修繕計画を提出させることなどとし、修

繕等が修繕計画に予定されていることを確認するための審査を適切に行える体制を整備した。

別表 (1)及び(2)の事態に係る事業主体と該当する事態等

府県	事業主体名	(1)の 事態	(2)の事態	
			耐震補 強工事	LED 化工事
秋田県	秋田県	○	○	○
	秋田市		○	
	能代市	○		
	男鹿市	○		
	潟上市	○		
	大仙市	○		
	北秋田市		○	
	仙北市		○	
	山本郡藤里町		○	
	南秋田郡五城目町	○		
	雄勝郡羽後町	○		
山形県	山形県	○	○	
	酒田市		○	
	寒河江市	○		
	村山市	○		
	西村山郡朝日町	○		
	西村山郡大江町	○		
	最上郡最上町	○		
	東田川郡三川町	○		
	東田川郡庄内町		○	
茨城県	茨城県		○	
	土浦市		○	
	龍ヶ崎市	○		
	常総市	○		
	高萩市	○		
	神栖市	○		
千葉県	千葉県	○	○	
	千葉市		○	
	茂原市	○		
	成田市	○		
	旭市	○		
	鴨川市	○		
	鎌ヶ谷市	○		
	山武市	○		
	いすみ市	○		
	香取郡東庄町	○		
京都府	京都府		○	○
	京都市		○	
	福知山市	○		
	綾部市	○		
	八幡市	○		
	南丹市			○
	木津川市	○		
	綴喜郡井手町	○		
	綴喜郡宇治田原町	○		
	相楽郡和束町	○		
兵庫県	兵庫県		○	○
	伊丹市		○	
	相生市	○		
	三田市		○	
	丹波篠山市	○		
和歌山県	和歌山県	○		
鳥取県	鳥取県		○	
	鳥取市	○		○
	米子市	○		
	西伯郡日吉津村	○		
島根県	島根県	○	○	
香川県	香川市		○	
	香川県	○	○	
愛媛県	愛媛県			○
	今治市		○	○
高知県	高知県	○	○	
	高知市	○		
	南国市			○
	土佐市	○		
	土佐清水市	○		
	四万十市	○		○
	長岡郡本山町	○		
	土佐郡大川村	○		
	吾川郡仁淀川町			○
	高岡郡越知町			○
	幡多郡大月町	○		
佐賀県	佐賀県	○	○	
	佐賀市	○		
	伊万里市	○		
	武雄市	○		
熊本県	熊本県		○	
	熊本市	○		
	人吉市	○		
	阿蘇市	○		
	下益城郡美里町			○
	球磨郡錦町		○	
	球磨郡相良村		○	
大分県	球磨郡あさぎり町	○		
	大分県	○	○	○
	大分市	○	○	
	佐伯市	○		
	津久見市			○
15府県	88事業主体	61	29	14