

# 道路損傷復旧事務における 「原因者施行」の本運用について

高田 康太<sup>1</sup>

<sup>1</sup>道路部路政課（〒460-8514 名古屋市中区三の丸二丁目5番1号）

交通事故によりガードパイプが破損する等の道路損傷が発生した場合、道路管理者として迅速かつ確実な復旧を行う必要がある。また、その際の復旧方法としては、①道路管理者が復旧工事を行い、費用を原因者に負担させる「道路管理者施行」、②原因者に対して施行命令を行い、原因者自らが復旧工事を行う「原因者施行」の2種類の手法がある。中部地整においては、道路損傷のほぼ全てを「道路管理者施行」で復旧しており、平成30年度末に「原因者施行」を試行したところであるが、①「原因者施行」の実績が伸びていないこと、②「道路管理者施行」による様々な課題が出てきたこと等の理由から令和6年度より原因者施行の本運用を開始しており、その取組状況等について報告する。

キーワード：道路損傷復旧、原因者施行、本運用

## 1. 道路損傷復旧事務の概要

### (1) 道路損傷復旧とは

道路損傷復旧とは、道路を損傷し、若しくは汚損した行為等により必要となった道路に関する復旧工事及び作業であり、交通事故等の原因により道路（舗装、橋梁、トンネル等）及び道路附属物等（照明灯、ガードパイプ、デリネーター等）が損傷、汚損等を受けた場合において、それらの復旧等を行うものである。中部地整管内の道路損傷復旧で大きな割合を占めているのは交通事故を原因とする以下のケースである。（図-1）

- ① 車両がぶつかり損傷させたガードパイプ、デリネーター等の復旧工事
- ② ①の事故に起因する通常の維持の範囲を超えた応急処理作業や交通誘導



図-1 道路損傷の例

### (2) 道路損傷の復旧方法

道路損傷復旧にあたっては、道路管理者が復旧工事を行い、道路法第58条の規定に基づき、その費用を原因者に負担させる「道路管理者施行」と、道路法第22条の規定に基づき、道路を損傷させた原因者に対して施行命令を行い原因者自らが復旧工事を行う「原因者施行」の2種類の手法がある。

#### （原因者負担金）

第58条 道路管理者は、他の工事又は他の行為により必要を生じた道路に関する工事又は道路の維持の費用については、その必要を生じた限度において、他の工事又は他の行為につき費用を負担する者にその全部又は一部を負担させるものとする。

#### （工事原因者に対する工事施行命令等）

第22条 道路管理者は、道路に関する工事以外の工事（以下「他の工事」という。により必要を生じた道路に関する工事又は道路を損傷し、若しくは汚損した行為若しくは道路の補強、拡幅その他道路の構造の現状を変更する必要を生じさせた行為（以下「他の行為」という。）により必要を生じた道路に関する工事又は道路の維持を当該工事の執行者又は行為者に施行させることができる。

## 2. 「原因者施行」の本運用に至る背景

### (1) 中部地整の道路損傷復旧事務の内訳

これまで中部地整においては、復旧工事の迅速かつ確実な施工が見込める「道路管理者施行」を原則としてきたが、他地整等や一部地方公共団体において、主に「原因者施行」により復旧しているケースもあることから、平成30年度末に「道路損傷復旧事務における工事施行命令の手引き（試行版）」を整備し、「原因者施行」による復旧の推進を図った。しかしながら、「原因者施行」による復旧件数が大きく増えることはなかった。

令和6年度の本運用開始前の最新（令和4年度）の「原因者施行」の件数は26件、「原因者施行」の割合は約2.1%であった。（図-2）

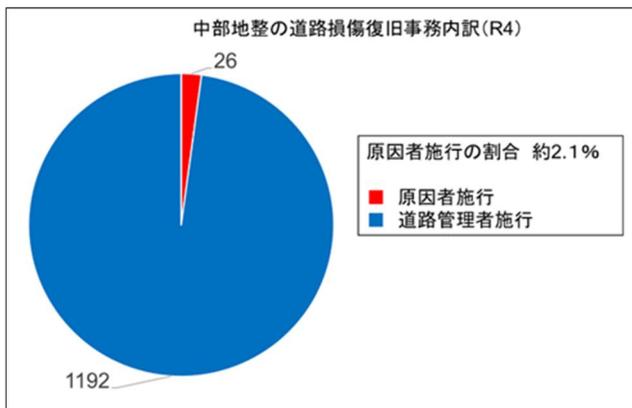


図-2 中部地整の道路損傷復旧事務内訳（令和4年度）

## (2) 「道路管理者施行」による復旧の課題

中部地整においては、従前、主に「道路管理者施行」による復旧が行われてきたところであるが、昨今、大きく2つの課題が明らかになってきた。

第1の課題は、道路管理者が復旧工事を行い、その費用を原因者に請求するまでに相当の期間を要してしまうケースがあることである。具体的には、道路管理者による予算の確保や復旧工事のための契約手続き等に時間がかかり、原因者への復旧費用の請求が遅くなった結果、原因者が転居等により所在不明となり請求ができなくなってしまう、保険給付として請求できる権利が時効消滅してしまう（保険法（平成二十年法律第五十六号）第95条の規程により、行使することができる時から三年間行使しないときは、時効によって消滅する。）といったトラブルが発生している。

第2の課題は、道路管理者による実際の復旧費用と原因者が想定する復旧費用にミスマッチが生じ、金銭トラブルに発展するケースがあることである。道路管理者による復旧費用には、金額に応じて1～8%の事務費が追加計上されることになり割高となる。こういった事情等もあり、請求額に納得できない場合の支払い拒否、請求行為に対する行政不服審査請求といったトラブルが発生している。

なお、請求額については、道路管理者側でその額の妥当性等を説明できる必要があるが、原因者との調整の中

で請求額の違算が見つかったり、妥当性が説明できないといった信頼性を損なうケースも発生している。

## (3) 全国の道路損傷復旧事務の内訳

全国の道路損傷復旧事務の内訳を確認すると、中部地整以外の他地整等では主に「原因者施行」により復旧していることが確認できた。また、中部と同様に「道路管理者施行」の多い近畿・中国地整についても昨今、「原因者施行」の推進に取り組んでいるとのことであった。

（図-3）

なお、「原因者施行」による復旧の課題や「道路管理者施行」から「原因者施行」への移行の際の支障についても確認したが、特段の課題等は発生していないということであった。

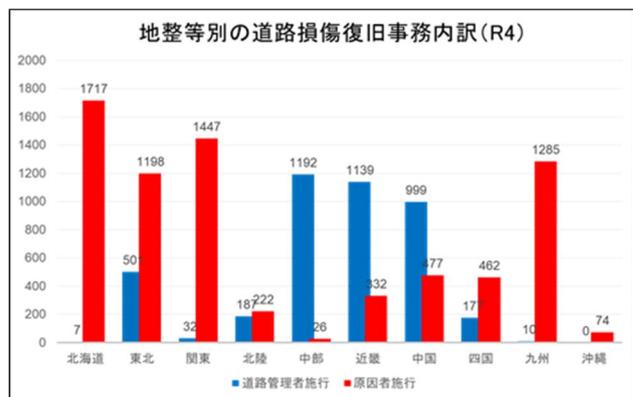


図-3 地整等別の道路損傷復旧事務内訳（令和4年度）

## 3. 「原因者施行」の本運用開始

### (1) 「原因者施行」の必要性の判断

2(2)の「道路管理者施行」による課題については、「原因者施行」として原因者自らが復旧工事を行うことにより、①予算、契約手続き等の制約が無く速やかに復旧できる、②復旧費用について国が関与する必要が無く金銭トラブルが生じない等といった課題の解決が図られる。また、2(3)の全国の道路損傷復旧事務内訳の確認により全国的にも主に「原因者施行」による道路損傷復旧が行われており、その理由としては、上記によるものと考えられる。以上の理由から中部地整においても「原因者施行」の更なる推進を図るため、の早急な本運用開始が必要と判断した。

### (2) 損害保険会社へのヒアリング

「道路管理者施行」、「原因者施行」どちらの場合も一般的には損害保険会社を介することとなる。「道路管理者施行」から「原因者施行」への方針転換にあたっては、損害保険会社が対応できないおそれがあったことから、管内の損害保険会社（A社）に「原因者施行」とし

た際の支障の有無等についてのヒアリングを行った。結果としては、①事案の早期解決につながることは、損害保険会社としても望ましいこと、②名古屋市等は「原因者施行」による復旧を前提としており実績等の観点でも支障がないこと、③A社においては工事施工体制も整っていることが確認でき「原因者施行」の本運用開始について問題ないことを確認できた。

### (3)本運用開始に向けての「手引き」の改正

次に、本運用開始に向けて平成30年度末に通知した「道路損傷復旧事務における原因者施行の手引き（以下「手引き」と言う。）」の改正を行った。具体には、「原因者施行」の取扱いについて「道路損傷復旧方法の一つとして積極的に位置付ける」から「原則、原因者施行により処理する」と「原因者施行」での処理を原則とする改正を行った。

また、道路管理者から原因者に対して復旧方法の意向を確認する際、従来は原因者の希望により「原因者施行」又は「道路管理者施行」のいずれかを選択できることとしていたが、「原則、原因者施行を相手方に提案すること」と積極的に原因者に対して「原因者施行」を促す改正を行った。この改正により、中部地整における道路損傷の復旧方法として「原因者施行」を推進していくことを明確化した。

### (4)本運用開始

「手引き」の改正案については、管内関係事務所への意見照会、事務所長会議での説明、正式通知を経て、令和6年4月より本運用を開始した。

なお、本運用開始時点における中部地整の道路損傷復旧事務内訳（令和5年度）としては、「原因者施行」の件数は54件、「道路管理者施行」の件数は1,062件であり「原因者施行」の割合は約4.8%、関係11事務所のうち7事務所が「原因者施行」の実績が全く無い状況であった。

## 4. 本運用開始後の課題及び改善措置

### (1)本運用開始後の「原因者施行」の実績

本運用開始後、フォローアップとして4月から6月までの「原因者施行」の実績を確認したところ、「原因者施行」の件数は35件、「道路管理者施行」の件数は257件であり、「原因者施行」の割合は約12%であった。本運用開始後も「原因者施行」の割合は大きく伸びておらず、運用に課題がある様子が見えてきた。

### (2)事務所へのヒアリング

運用上の課題を明らかにするため、各事務所にヒアリングを行ったところ、以下の課題が確認された。

- ・「原因者施行」について原因者や損害保険会社に理解してもらうのが難しい
- ・「原因者施行」になじみがないため、結局、原因者が「道路管理者施行」を希望する
- ・一旦、「原因者施行」を選択しても、施工業者が現場を見た結果、施工実績がないことを理由に断られてしまう
- ・「原因者施行」で進める場合も、施工計画書の作成と補正に多くの時間を要し、復旧完了までに時間がかかってしまう
- ・施工計画書を含め、市や県に比べ書類が多いと施工会社から苦情がある等

上記ヒアリング結果から、中部地整では「原因者施行」の実績が少ないため、原因者、損害保険会社、施工業者が躊躇する傾向にあること、施工計画書の作成や補正など書類作成に多くの時間を必要とし、原因者及び道路管理者双方にとって負担になっていることなどの課題が明らかになった。

### (3)事務所からの改善提案

あわせて、どういった改善を図ればこれらの問題を解消し、「原因者施行」をより進めることができるかについてもヒアリングを行った。事務所からは、損害保険会社への一斉周知、原因者向けの「原因者施行」についてのわかりやすい資料の提供、施工計画書の簡略化や記載例の提示等についての提案があった。

### (4)提案を受けての改善措置

#### a) 損害保険会社への一斉周知

管内に損害保険会社が多数存在する中、どのように一斉周知するかの課題があった。そこで、本運用を中部より1年前に開始している近畿地整に確認したところ、損害保険協会の支部に対しへ協力依頼を実施していることがわかった。

そこで、「原因者施行」についてイラストやフロー図を用いてわかりやすくまとめた案内用のチラシを作成し、損害保険協会中部支部に対し、「原因者施行」について説明及び協力依頼を行った。その結果、「原因者施行」による事務費の負担軽減や手続き期間の短縮などのメリットに理解を示していただき、協会員（各損害保険会社）への周知を行ってもらった。

#### b) 事務所への案内用チラシの周知

出張所窓口における原因者や施工業者への説明用として、損害保険会社への周知にも用いた案内用のチラシを事務所に周知し、活用してもらうことで、1から説明しなくても、視覚的に「原因者施行」の仕組みや手続きの流れがわかるようにした。（図-4）

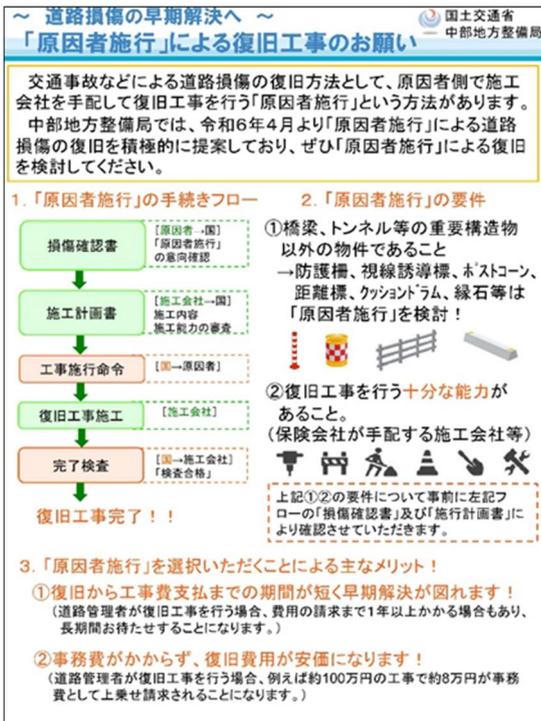


図-4 案内用チラシ

c) 施工計画書の簡略化及び記載例の作成

施工計画書については、他地整の状況や市、事務所ヒアリングを行い、代用や省略可能な添付資料の洗い出しを行った。

その結果、施工内容の審査のため復旧図面や交通規制図は必要不可欠だが、損傷写真、工程表、建設業許可、過去の施工実績に関する資料などは、ほとんどの復旧工事において代用または省略が可能であることが判明した。そこで、施工計画書の添付資料の大幅な削減及び「原因者施行」の負担を減らすことを目的として、「手引き」の該当部分の改正を行った。

改正にあたっては、添付資料の省略が可能であることを示す一方、①工程が複雑な場合の工程表、作業手順書、②復旧対象物件、復旧範囲が分かりづらい場合の写真や作業内容が分かる図面など、③地下埋設物近接工事を施工する場合の埋設物確認書など、個別の事情に応じて道路管理者として引き続き添付資料の提出を求めることも可能とする等、柔軟な対応が取れるよう配慮した。

また、施工計画書の作成に不慣れな施工業者への説明資料として、「施工計画書の作り方」を作成し事務所へ周知することにより、窓口における施工業者への説明がよりスムーズに短時間でできるようにした。(図-5)



図-5 施工計画書の作り方

d) 施工実績確認の効率化

施行会社の実績を確認するため、「手引き」改正前は、必ず過去の施行実績が確認できる書類の添付を求めているが、「手引き」を改正し、管内事務所が随時更新する「原因者施行」の実施業者一覧表に記載があれば、書類の添付は不要とし、負担軽減を図った。また、業者一覧表については、随時更新・確認が行えるよう、道路損傷復旧事務担当者のteamsで共有することとした。

e) 事務所長会議での報告

これらの改善を図るとの並行し、本運用を開始した令和6年4月以降、フォローアップとして毎月各事務所から「原因者施行」の実績を報告してもらい、事務所長会議での報告を行った。(図-6) これにより、各事務所は他事務所の進捗状況を把握し、事務所毎の傾向や特徴を確認できるようになった。

	事務所内訳											合計
	多治見	岐阜	高山	沼津	浜松	静岡	名古屋	三重	紀勢	北勢	飯田	
全損傷発生件数	238	181	193	325	107	154	878	257	147	90	116	2686
原因者施行	18	68	47	44	39	86	242	2	15	0	63	624
道路管理者施行	83	94	35	25	51	23	140	174	54	43	52	774
復旧方法調整中	14	3	5	7	0	4	101	7	15	28	0	184
原因者不明	123	16	106	249	17	41	395	74	63	19	1	1104
原因者施行割合	18%	42%	57%	64%	43%	79%	63%	1%	22%	0%	55%	45%
道路管理者施行割合	82%	58%	43%	36%	57%	21%	37%	99%	78%	100%	45%	55%

図-6 事務所別道路損傷復旧事務内訳 (令和6年度)

5. 令和6年度の実績と傾向

(1) 令和6年度の実績

上記4. (4)に記載した改善措置を行った結果、令和6年度の最終的な「原因者施行」の件数は624件、「原因者施行」の割合は約45%であった。(図-7)

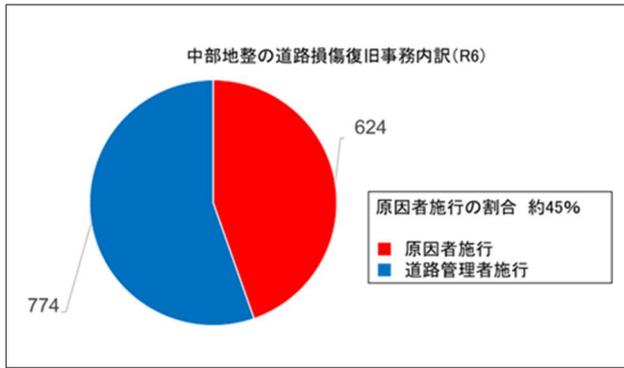


図-7 中部地整の道路損傷復旧事務内訳 (令和6年度)

各事務所の「原因者施行」の割合は事務所によってばらつきがあり、沼津河川国道事務所、静岡国道事務所及び名古屋国道事務所の3事務所は事務所全体の平均を上回り60%を超えていたが、多治見砂防国道事務所、三重河川国道事務所、紀勢国道事務所及び北勢国道事務所の4事務所は事務所全体の平均を下回り、0%～22%であった。

## (2) 中部管内共通・ブロック別の傾向

「原因者施行」の割合の事務所毎のばらつきについて、個別事情の把握と今後の対応を検討するため中部管内の各事務所にヒアリングを行ったところ以下のことが確認できた。

1点目は自動車専用道路（以下「自専道」と言う。）での「原因者施行」による復旧は困難ということである。これは、自専道の復旧工事にあたっては、緊急的な通行止めが必要となる案件や周辺の円滑な交通確保の観点から夜間工事となる案件が多く、工程管理や安全管理をはじめとした施工の難易度が高くなるため必然的に「道路管理者施行」とせざるを得ない状況となるものであり、自専道を維持管理する事務所に共通する内容であった。なお、全地整等に対してもヒアリングを行っており、同様の事情があることを確認している。

このような状況のなか、高山国道事務所と静岡国道事務所からは、リフレッシュ工事に同調可能な「原因者施行」案件を精査・調整し、同調施工を行った優良事例が報告された。リフレッシュ工事に同調することで通行止め費用の削減が見込めるなど、工費が安価となるメリットもあることから、今後は各事務所よりその他の優良事例についても集約・共有を行い、自専道での「原因者施行」の割合の向上を図る予定である。

2点目は一般国道における「原因者施行」による復旧についてもブロック別の傾向があるということである。

静岡ブロックにおいては、静岡国道事務所、沼津河川国道事務所の「原因者施行」の割合が高いが、事務所ヒアリングからはこれといった理由は確認できなかった。一つの可能性としては、損害保険会社の手配する施工業

者がある程度固定化されており、当該施工業者の本社等が関東圏内であることから、関東地整管内での「原因者施行」に既に慣れており、静岡ブロックでの「原因者施行」にも抵抗なく取り組んでいるものと考えられる。

愛知ブロック、岐阜ブロック、長野ブロックにおいても「原因者施行」の割合が比較的高い状況となっているが、「原因者施行」の割合が低い多治見砂防国道事務所については、車線規制を伴う案件を「原因者施行」対象外とした独自運用を行っていたことが確認されたことから、既に是正を依頼しており、今後、運用の見直しにより改善が図られる予定である。

三重ブロックにおいては、総じて「原因者施行」の割合が低い、理由の1つとして「原因者施行」に協力的な地元の施工業者が少なく、遠方の業者が対応することが多いため、交通費等を含めた費用面で割高になるとの理由から、損害保険会社から「原因者施行」が選択されないという課題があることを確認した。また、三重県内の「原因者施行」の施工実績のある数社にヒアリングしたところ、「損害保険会社からの「原因者施行」の依頼は非常に多いものの、自社の機材・人員等が不足している事情で損害保険会社からの依頼に応えられないケースが発生しており、施工体制の増強について社内でも前向きに考えていきたい。」との回答があった。

三重ブロックでの「原因者施行」の推進にあたり、各事務所で行っている原因者や施工会社との調整努力を後押しする意味でも、県建設業協会や損害保険会社と関係が深いアジャスター協会等に業界の事情をよく訊きつつ丁寧な制度説明を行うなど、「原因者施行」の割合を増やすための検討や努力を引き続き行っていく予定である。

## 6. まとめ

「原因者施行」の本運用開始により、令和5年度は「原因者施行」の件数は54件、割合は約4.8%だったものが、令和6年度には、「原因者施行」の件数は624件、割合は約45%まで大きく上昇した。

「原因者施行」の本運用開始直後は、中部地整管内で実績が少ないため、原因者、損害保険会社、施工業者が躊躇する傾向にあり、件数、割合共に伸びないという課題もあったが、損害保険会社への一斉周知、事務所への案内用チラシの周知、「手引き」の改正等の改善措置を実施してきた結果、「原因者施行」の件数、割合共に大きく増えることとなった。

今後も「原因者施行」の件数、割合をさらに増やすための不断の改善を図っていきたい。