

原因者施行の拡大に向けて

岡田 奈々

元 中部地方整備局 紀勢国道事務所 管理第一課 (〒515-0005 三重県松阪市鎌田町144-6)

現 中部地方整備局 紀勢国道事務所 総務課 (〒515-0005 三重県松阪市鎌田町144-6)

道路損傷復旧における原因者施行は、2024年度より本格的に運用が開始されており、紀勢国道事務所においてもその取り組みが進められている。

一方で、原因者施行においては、復旧までの期間の長期化及び施工業者の不足、復旧工事調整業務の負担増加など、いくつかの課題もみられる。また、紀勢自動車道（近畿自動車道紀勢線）は片側1車線の自動車専用道路のため一般道に比べ交通規制が難しく、現時点で原因者施行の実施に至っていない状況である。

本稿では紀勢国道事務所における原因者施行の課題を分析し、今後の運用方法について検討する。

キーワード 道路損傷復旧、原因者施行、自動車専用道路

1. はじめに

(1) 道路施設の損傷復旧

紀勢国道事務所では、国道42号及び自動車専用道路である紀勢自動車道紀勢線、熊野尾鷲道路及び新宮紀宝道路（以下、「紀勢線等」という）の管理を行っており、当該道路は1日に約16,000台の車両が利用（紀北町内の交通量）している。道路で車両の衝突事故等が発生した際には、ガードレールや防護柵、道路照明等の道路施設が損傷するケースが多数みられる。道路施設は利用交通の安全を確保するために必要な施設であり、損傷した際には機能維持の観点からも迅速な復旧が求められる。



写真-1 道路損傷の例

(2) 道路施設損傷の復旧方法

道路損傷復旧の方法には、道路法第22条に基づき、道路を損傷させた原因者に対して復旧工事を施行さ

せる「原因者施行」と、道路管理者が自ら復旧工事を実施したうえで、同法第58条に基づき当該工事に要した費用を原因者に負担させる「道路管理者施行」の二種類がある。（図-1）

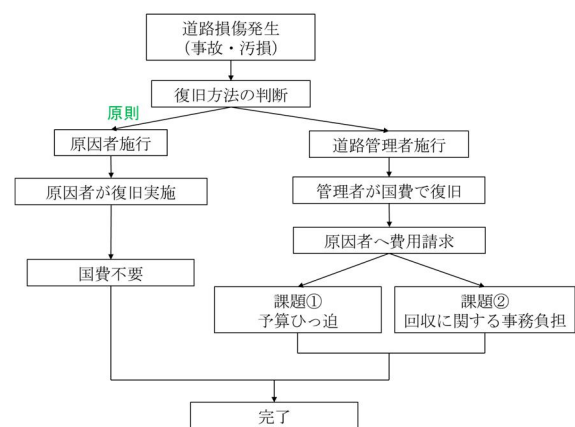


図-1 道路損傷の流れ

中部地方整備局においては、これまで「道路管理者施行」による道路施設の早期復旧を図ってきた。しかし、道路管理者施行には「維持管理費のひっ迫」及び「費用回収のための事務負担」の二つの課題が存在する。

道路管理者施行を行う場合、国土交通省が維持管理の予算を充当し、復旧工事の費用を立て替えて施工した後、原因者に費用を請求して回収を図る。ただし、回収した費用は国庫に直接納入され、立て替えた道路の予算に直接還元されない仕組みとなっている。そのため、支出した予算が実質的に回収でき

ず、本来、道路の補修を行う予定であった工事ができない状況となる。特に、損傷規模が大きい案件が発生した場合には、維持管理費がひっ迫する恐れがある。さらに、原因者に対して請求を行っても支払いが履行されない場合もあり、その際には何度も督促や滞納処分の事務手続きに要する負担が発生している。

このような背景から、現在、中部地方整備局では「道路損傷復旧事務における原因者施行の手引き」（2024年3月6日事務連絡）により、原因者施行を原則として処理することとしている。

原因者施行では、原因者が直接費用を負担し復旧工事を行うため、道路管理者が維持管理費を充当し立て替える必要がないことから「維持管理費のひっ迫」及び「費用回収のための事務負担」といった課題の解消にも繋がる。

（工事原因者に対する工事施行命令等）

道路法第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。

（原因者負担金）

道路法第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。

2. 紀勢国道事務所の現状

紀勢国道事務所では、一般道の国道42号及び自動車専用道路の紀勢線等を管理している。（図-2）

道路損傷の原因者施行については、2024年度より本格運用が開始されており、当事務所においても積極的に取り組みを進めてきた。2024年度における原因者施行の実施割合は道路損傷件数全体の約22%、2025年度は約48%となっており、取り組みの進展がみられる。（図-3）

また、一般道に限ると2025年度の原因者施行の実施割合は約72%にまで達しており、原因者施行による道

路損傷復旧の取り組みが着実に進められている状況にある。（図-4）

一方で、紀勢線等においては、交通規制などの実施における運用上の課題が多く、現時点では原因者施行の実施には至っていない。

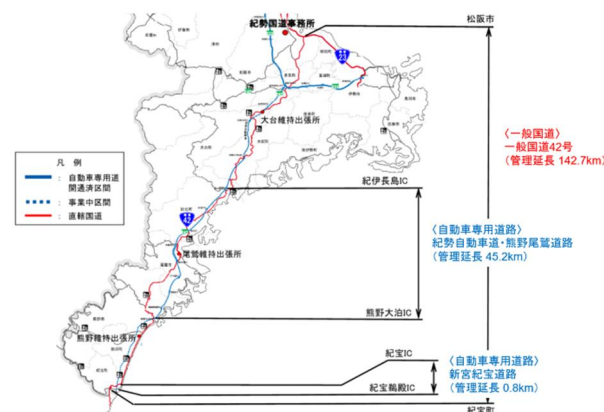


図-2 紀勢国道事務所の管内図

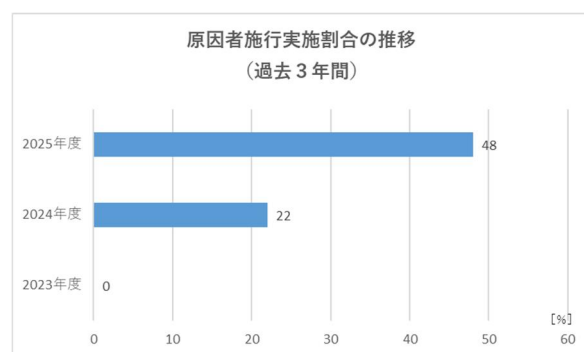


図-3 紀勢国道事務所における原因者施行実施割合の推移（過去3年間）

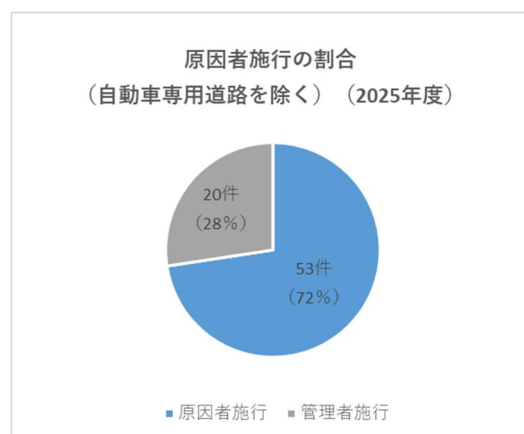


図-4 紀勢国道事務所の道路損傷事務内訳（自専道を除く）（2025年度）

3. 原因者施行における課題

前述のとおり、紀勢国道事務所では原因者施行の取組みは進みつつあるものの、主に以下4点の課題に直面している。

(1) 復旧までの期間の長期化

原因者施行の利点として、維持管理費のひっ迫の回避が挙げられる一方で、実際の運用においては、道路管理者施行に比べて復旧までの期間が長期化するケースが各出張所から複数報告されている。

復旧の長期化の主な要因として、原因者が施工を行う際に提出する施工計画書の提出遅延が挙げられる。原因者が復旧工事を行う場合、事前に施工計画書を道路管理者へ提出する必要があるが、書類の作成に不慣れな施工業者の場合、施工計画書の修正を含めた作成に時間を要し、提出までに最長4カ月もかかる場合がある。このように、着手までの期間に時間を要し、材料手配などを含めた復旧工事完了までの全体期間が長期化し、最悪の場合、半年以上も道路施設が復旧されないままになることもある。（図-5）

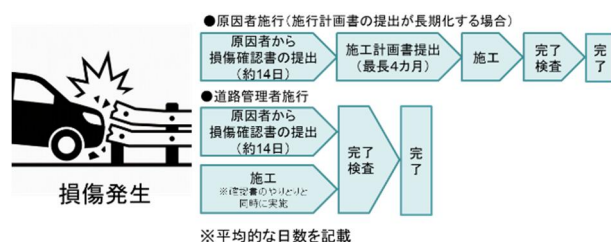


図-5 復旧完了までにかかる期間

(2) 復旧工事を受注する施工業者の不足

紀勢国道事務所管内では、原因者施行において道路損傷の復旧工事を受注する施工業者の不足や偏在が大きな課題の一つである。紀勢国道事務所管内の東紀州地域では、道路損傷復旧工事を受注可能な施工業者が都市部と比べて少なく、原因者が依頼する施工業者の選択肢が限定されてしまう。

また、三重県北中部や愛知県など遠方の施工業者に依頼する場合は、現地確認や復旧工事等の移動に伴う時間や燃料費など施工業者にとって負担が増え、原因者にとっても費用面での負担が大きくなる。更に、ポストコーン1本を復旧する小規模案件では、遠方の施工業者は受注を断るケースもある。

他方、原因者施行を受注する施工業者の不足の理由の一つに直轄国道を施工する際の手続き

が複雑であるため施工業者が受注を躊躇するケースが見られる。

(3) 復旧工事調整業務の負担増加

原因者施行の本格運用に伴い、各出張所では担当者の業務量が大幅に増加している。道路管理者施行の場合、契約している維持業者が一括して復旧作業を担うため、出張所担当者の業務は比較的限定的であった。しかし、原因者施行の場合、提出される施工計画書の審査や現場確認、完了検査までの業務を全て出張所担当者が行うことになり、実質的にやるべき業務量が著しく増加している。

紀勢国道事務所管内の3出張所の担当者が道路損傷に関する事務処理を行った件数は、原因者施行の本格運用が始まる前の2023年度は1,679件であったのに対し、本格運用開始後の2024年度は2,264件、2025年度は2,708件と原因者施行の拡大とともに事務処理件数が増加している。（図-6）

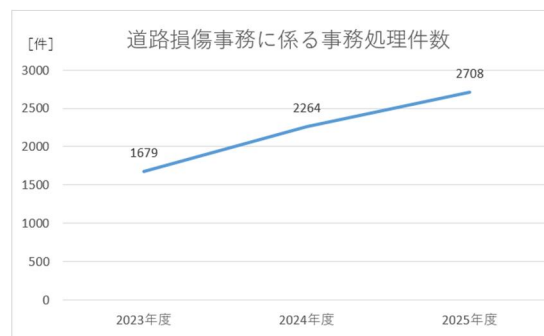


図-6 道路損傷事務に係る事務処理件数

原因者施行に関する出張所担当者の具体的な業務内容は、施工業者に対する施工計画書の作成方法の説明や指導、施工前後における現地の立会、損傷物件の復旧方法や使用材料に関する協議・調整などが挙げられる。また、施工時期等の調整や進捗確認の連絡など、円滑に施工を行うためのフォローも重要な業務となっており、これらの業務は、原因者施行の適正な実施及び道路機能の早期回復を図る上で不可欠である。

一方、施工業者側の制度の理解不足や手続き書類の不備などが散見され、双方で確認や調整を重ねるやり取りの回数が増加多いため、結果的に出張所担当者と施工業者の双方に負担がかかっている。しかし、これは制度が定着する過程における過渡的な側面も大きいため、当面はやむを得ないと考ええる。

今後、施工計画書の簡略化や手続きフローの明確化、情報共有の効率化等が進めば、出張所担当

者と施工業者の双方の負担軽減が図られるものと期待する。

4. 紀勢道における原因者施行

紀勢国道事務所では原因者施行の取組みを積極的に進めているが、自動車専用道路の紀勢線等では原因者施行が進んでいないといった課題がある。

これは、紀勢線等が片側1車線の自動車専用道路のため、路肩規制や片側交互通行による部分的な交通規制を実施することが極めて困難な構造となっていることが理由として挙げられる。(写真-2・図-7)



写真-2 紀勢線の道路構造

図-7 紀勢線の標準横断図
(暫定2車線 土工部)

紀勢線等では、構造上の制約から緊急的な場合を除き年に2回、あらかじめ設定した集中工事の期間中に舗装修繕や道路施設の点検、補修等の維持管理工事を実施している。

そのため、集中工事期間中には維持修繕や舗装、電気、機械工事の施工業者のほか施設点検業者など複数の施工業者が作業を行うため、施工業者間で緻密な工程調整が行われている。

ここに、さらに原因者施行を受注した施工業者が加わることで、より工程調整が困難になり、施工に遅延が発生した場合には、工事の中断や規制

期間を延ばす必要が生じ道路利用者にも影響を及ぼす事になる。

そのため、紀勢線等においては、集中工事期間中に必要な工事等を完遂するためのリスク低減の観点から、やむを得ず道路管理者施行による復旧工事を行っており、原因者施行が進んでいない状況にある。

5. 今後の運用方法の検討

2024年度以降、道路損傷の原因者施行は着実に進んでいる。一方で、復旧までの期間の長期化や施工業者の不足、調整業務の負担増加といった課題が依然として残されており、更なる促進に向けて、これらを改善する取組みが求められる。

また、現時点では原因者施行の実施に至っていない紀勢線等では、一般道とは異なる対応が求められる。

こうした課題に対する解決策として、以下の2点を提示する。

(1) 手続きの簡略化

復旧までの期間の長期化の原因は、原因者施行を受注する施工業者が書類の作成や手続きに不慣れであることが要因の一つであるため、申請手続きや施工計画書のさらなる簡略化、施工業者向けマニュアルの充実などが有効と考える。例えば、国の工事や国道の損傷復旧工事の施工実績のある業者に限り施工計画書を簡略化する等を行うなど、受注業者の書類作成の負担を軽減することで、原因者施行の復旧工事の迅速化と受注可能業者の確保につながると考えられる。

(2) 建設業協会を通じた施工業者の紹介

また、受注する施工業者が見つからないといった施工業者不足については、自動車保険会社から復旧工事の施工業者を紹介してほしいとの声も寄せられていることを踏まえ、建設業協会を通じて施工業者の情報を共有することも有効と考える。この場合、保険会社が道路施設の構造や施工手順に精通し日常的な維持管理業務を通じて現場対応に慣れている国の維持業者を選ぶことも考えられ、確実かつ迅速な復旧が期待できる。

また、国の維持業者と原因者施行の受注業者が連携して復旧工事を施工する場合、復旧工事と維持作業を同時期に実施すれば交通規制の実施回数を削減でき、道路利用者の通行上の負担軽減にもつながる。

特に、紀勢線等では、国の維持業者が複数の復旧工事をまとめて実施することも考えられ、自動車専用道路における原因者施行を促進において有効な選択肢の一つと考えられる。

6. まとめ

本稿では、紀勢国道事務所における原因者施行の現状と課題を整理し、今後の運用方法について検討した。一般道における原因者施行は着実に定着しつつある一方、自動車専用道路である紀勢線等への展開については、道路構造上の制約や施工業者の調整等の課題が残されており、引き続きの取組みが求められる。

今後は、類似した課題を抱える近隣事務所との意見交換を積極的に実施しながら、自動車専用道路における原因者施行の実施を目指していく。また、施工業者や出張所の関係者等による協議会を設置するなど、原因者施行を進める上での課題を共有するとともに、その解決策に関係者間で検討・調整しながら、原因者施行のさらなる拡大に向けて取り組んでいきたい。