

附属物復旧工事の現状と今後の課題について

香川河川国道事務所 道路管理第一課 道路管理係長 和田 孝之
 香川河川国道事務所 道路管理第一課 道路管理第一課長 山根 卓也

道路において、日々交通事故が発生しており、その交通事故によって道路附属物（防護柵、標識、街路樹等）が損傷されている。道路附属物の復旧は、道路法第22条第1項に基づく事故原因者に対する工事施工命令、又は道路管理者が施工し道路法58条第1項に基づく原因者負担金を徴収することを行っている。今回、香川河川国道事務所の道路附属物復旧の現状と今後の課題等に関する考察結果について報告する。

キーワード 道路管理, 道路附属物復旧, 原因者施工

1. はじめ

道路附属物復旧は、これまで原因者の承諾のもと、道路管理者が施工（維持工事等）することを主体として復旧してきた。

しかしながら、年度末における予算の制約から、復旧施工が翌年度になるケースも発生しており、道路交通の安全上の観点から応急処置状態での長期間供用は課題となっている。

本来、道路附属物の復旧については、道路管理者が施工するか、又は原因者が施工する方法を原因者が選択することができる。香川河川国道事務所では、選択してもらうよう出張所の窓口で説明している。ただし、①原因者が早期に又は適切に復旧工事を施工することが困難な場合、②その他原因者が復旧工事を施工することについて道路管理上支障がある場合は、道路管理者施工としている。

この結果、平成30年度は約7割が原因者施工という状況となっている。これらを踏まえ、道路管理者の施工と原因者の施工の違いについて、のメリット・デメリットとして整理し、今後のあるべき姿について考察した。

2. 道路附属物損傷の現状

本検討を行うために、道路附属物損傷の件数及び費用の推移について整理した。

香川河川国道事務所の過去7年間の推移は、表-1、2及び図-1に示すとおりである。

道路附属物損傷件数は、平成24年度から平成27年度に減少傾向であったが、平成28年度から平成30年度は平成27年度に比べ少し上昇し、横ばい傾向となっている。

表-1 過去7年間の損傷件数の推移(単位:件数)

年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
原因者不明	71	56	38	33	52	40	56
原因者施工	37	39	37	28	30	76	96
官施工	140	117	109	112	107	67	40
計	248	212	184	173	189	183	192

表-2 道路附属物復旧費の推移(単位:百万円)

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
附属物復旧費	19.2	13.8	17.9	17.1	15.9	13.5	11.2

※復旧費は、官施工のみの費用である。

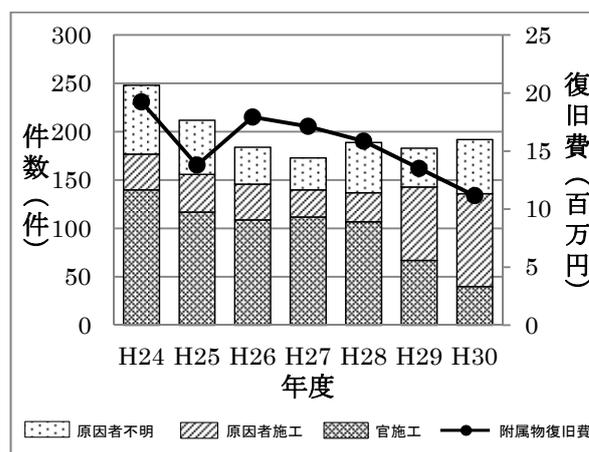


図-1 道路附属物損傷件数及び費用の推移

道路附属物復旧費は、官施工の件数減少から同じように減少している。

また、原因者施工は平成24年度から平成28年度は横ばい傾向であるが、平成29年度から増加傾向となっている。

次に、官施工の場合の損害保険の利用件数を図-2に示す。

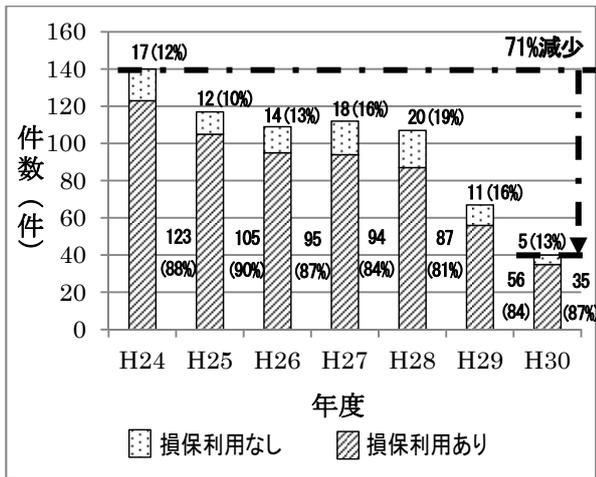


図-2 官施工での損害保険の利用件数

図-2に示すように、官施工件数は平成24年度と平成30年度を比べると71%割減少したが、損害保険の利用割合については大きな変化はない。

原因者施工の増加については、平成28年度末の予算不足から、出張所の窓口対応において官施工か原因者施工が選択できることを説明したことが要因のひとつと考えられる。

3. 原因者施工の現状 (平成30年度)

平成30年度のデータから、原因者施工の実態について整理した。

図-3は官施工と原因者施工の割合、表-3は、損害保険会社と施工業者の関係を整理したものである。

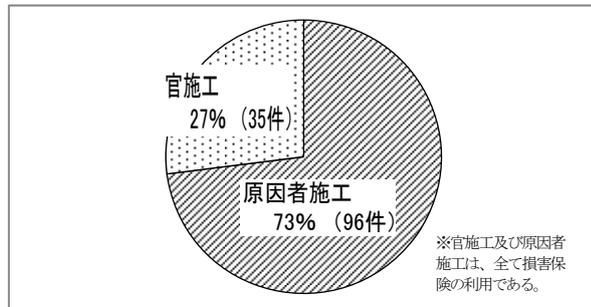


図-3 官施工と原因者施工の割合 (H30)

表-3 損害保険会社と施工業者の関係

	施工業者								計	官施工
	a	b	c	d	e	f	g	h		
①	1	1							2	1
②	3	6	1	1					11	1
③		2							2	2
④	2			3					5	10
⑤					1				1	0
⑥						1			1	1
⑦	2								2	0
⑧		1							1	0
⑨	10	6	4		4	1			25	8
⑩		1							1	0
⑪	25	1		1			1		28	6
⑫									0	1
⑬	1								1	0
⑭	15								15	4
⑮	1								1	1
計	60	18	5	5	4	2	1	1	96	35

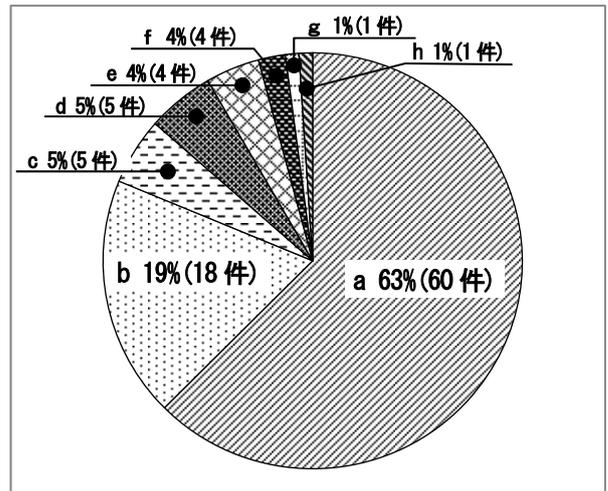


図-4 原因者施工による施工業者の割合

図-3のグラフに示すように、原因者施工が73% (96件) を占めている。

原因者施工を選択した損害保険会社は14社であり、図-4に示すとおりa社とb社で82% (78件) を占めている。

データ整理の結果、損害保険会社が原因者施工へと方向に舵を取ったと推測できる。

しかしながら、今回の考察に対して損害保険会社に調査を実施していないため、理由については不明である。

4. 原因者施工によるメリット・デメリット

道路附属物復旧の官施工の事務処理のフローは、下記のとおりである。

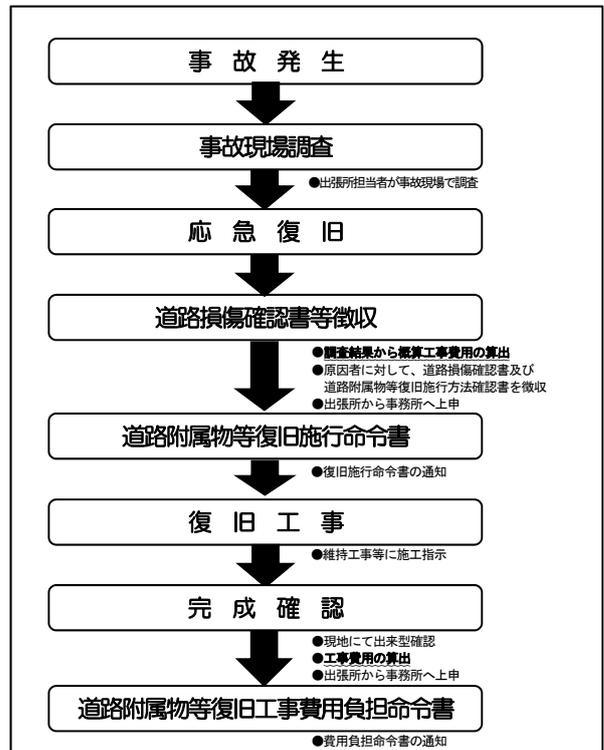


図-5 官施工の事務処理のフロー図

フロー図の流れで完了した案件について、債権発行へと手続きを行う。

続いて、原因者施工の事務処理フローは下記のとおりである。

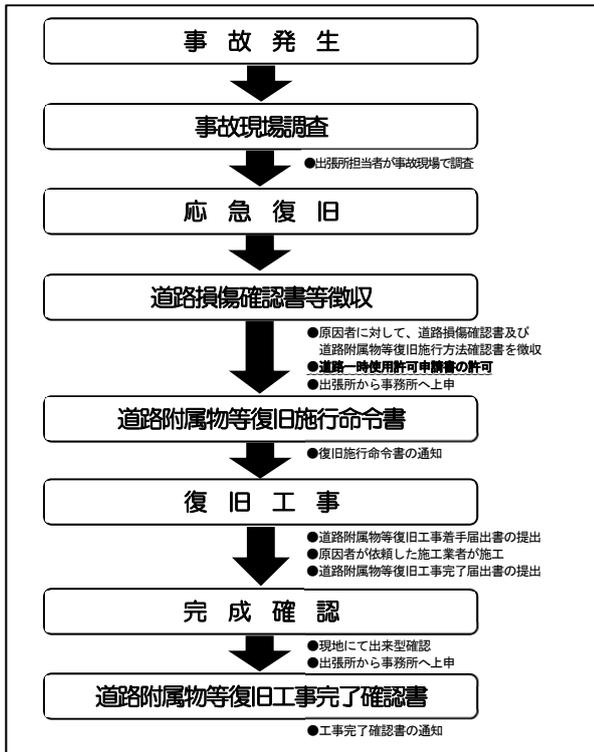


図-6 原因者施工の事務処理のフロー図

原因者施工の件数が増えることにより、メリット・デメリットについて整理した。

道路附属物損傷でのメリット・デメリットについて下記の項目が挙げられる。

【メリット】

- 工事費用の算出(積算)に係る手間が省略できる。
- 債権発行の件数が減少する。

【デメリット】

- 道路一時使用許可書の事務処理件数が増加する。
- 復旧した附属物の施工に不安がある。

(1) 工事費用の算出(積算)の省略と道路一時使用許可
善通寺国道維持出張所及び高松国道維持出張所の平成30年度の道路一時使用許可申請件数は図-7のとおりである。

平成30年度の道路一時使用許可申請件数は489件であり、その内20%が附属物復旧に関するものであり、原因者施工により、工事費の算出は省略できる

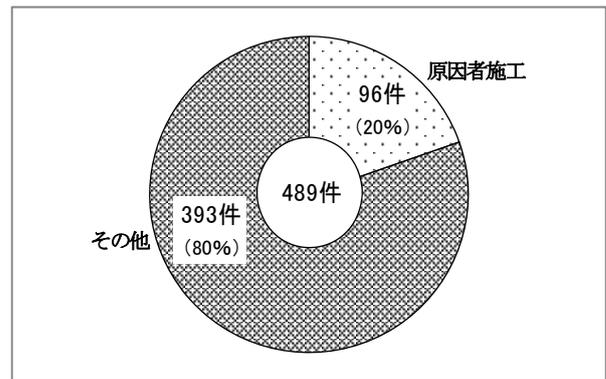


図-7 道路一時使用許可申請件数(H30)

ものの、道路一時使用許可申請件数が増加する。

官施工での工事費用の算出について、歩掛や材料単価は事前に把握(準備)しているものもあるが、特注品などの材料単価が分からないものについては、工事発注担当者をお願いして、調べてもらっている状況である。そのため、定量的な事務処理に係る期間を把握することは難しい。

また、原因者施工の場合は道路一時使用許可申請の協議時に、施工業者に材料等の指定や安全対策の指導などの打合せを実施し、書類が整っているか確認を行っている。官施工と同様に損傷案件によって異なってくるため、事務処理期間の把握は難しい。

そこで、担当者への聞き取りにおいて、感覚的にどのような思うか質問したところ、現状においては、工事費用算出の事務処理も、道路一時使用許可申請の事務処理も同程度の期間を要しているが、道路一時使用許可審査の方が業務縮減に繋がるのではないかと回答であった。

(2) 施工の不安

施工確認については、担当者の意見では、原因者施工が増え始めた頃には、施工確認に行くと施工不良があり手直しが多数発生していた。

図-4に示すように、現在では大半が同一施工業者の施工であり、これまでの経験から手直し指示は減少している。

写真-1、2に施工不良状況の例を示す。



写真-1 施工不良状況



写真-2 施工不良状況

今後、別の施工業者が増える可能性もあり、構造物ごとに出来型確認のためチェックリストや施工の注意事項を事例とともに、施工業者に提示することで施工不良を減少させることが可能と思われる。

(3) 債権

事務所において、道路管理に関する債権（道路附属物復旧及び道路占用）の発行件数は、平成30年度712件（復旧40件、占用672件）であり、原因者施工の96件で債権発行が無くなったことにより、12%の削減となった。このことから、債権発行担当者の業務縮減になったと思われる。

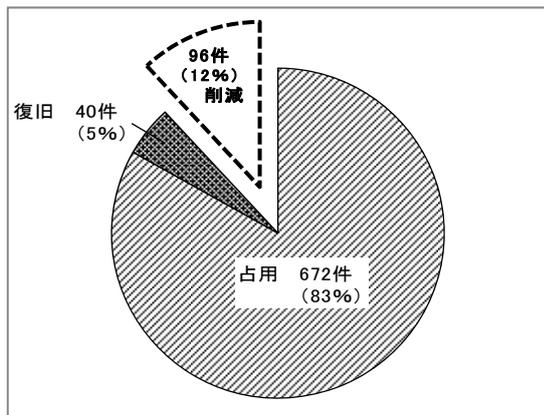


図-8 債権発行件数（道路管理関係：H30）

また未納は、平成24年から平成30年度までの7年間で14件であり、影響はほぼない。

5. まとめ

道路附属物復旧については、長年官施工を主体に実施してきたが、近年は損害保険会社の方針変更から、原因者施工が主体へと変化している。

今後も原因者施工の件数は増加すると思われるが、道路管理上支障がある場合は、官施工となるほか、原因者の意向で官施工となる場合がある。

原因者施工は、復旧工事費の算出や、歩掛・材料単価の調査、債権発行が不要などの事務処理が省力化で

きる一方で、道路一時使用許可の審査が増加する。

担当者への聞き取りにおいて、どこを改善したら良いかの質問に対して、書類の徴収で原因者から道路損傷確認書及び損害保険の利用の確認が取れたら、その後の書類は損害保険会社名で出来るようになれば、処理期間の短縮につながるとの意見があった。

債権発行に関する事務処理については、平成30年度の結果から債権発行件数を12%削減できた。債権については、大きな業務改善と言える。

いずれにしても、損害保険会社が原因者施工へと方針変更している現状から、原因者施工が円満に実施できる方策を検討すべきであり、徴収すべき書類の改善や、道路一時使用許可の審査時間の短縮、施工不良を減少させるための方策の検討が必要である。

今後は、これらの方策について関係部署と検討を進め、附属物復旧の円滑化に努めたい。