

八潮道路陥没事故を受けて

令和8年6月4日

国土交通省 近畿地方整備局

企画部長 野坂 周子

1. 道路陥没の事例

国道4号道路排水施設損傷による陥没事故(埼玉県越谷市)

- 道路陥没が発生し、国道4号が約37時間の通行規制
- 原因は、円形鋼製水路管(径0.8m)の老朽化(腐食)による損傷で土砂が水路内に流出したものと考えられる

概要

発生日時：令和6年7月24日(水) 20時55分頃(推定)

発生場所：国道4号 21.28kp(下り線)
埼玉県越谷市大間野町二丁目(大間野交差点)付近

発生事象：円形鋼製水路管(径0.8m)の老朽化(腐食)による損傷で土砂が水路内に流出したものと考えられる道路陥没



国道4号の交通状況等

■ 交通量 (R3交通センサス)	
24時間交通量	37,291台
昼間12時間交通量	24,691台

事故の経緯

7月24日(水)	20時55分	道路緊急ダイヤルより道路管理者へ道路陥没の通報
	21時10分	交通規制(下り線1車線)開始
	22時05分	通行止(下り線全線)開始
7月25日(木)	0時00分	道路管理者による開削調査開始
	1時30分	円形鋼製水路管(径0.8m)の老朽化(腐食)による損傷で土砂が水路内に流出していることを確認
	3時30分	復旧作業開始、交通規制(上り線使用対面通行)開始
7月26日(金)	10時30分	復旧作業完了、交通規制解除



原因

円形鋼製水路管(径0.8m)の老朽化(腐食)による損傷で土砂が水路内に流失したものと考えられる



国道16号 市原市五井金杉地先 大規模な路面陥没

<概要>

令和6年9月4日朝に国道16号千葉県市原市五井金杉二丁目にて、埋設された横断水路に沿って、上下線全面にわたり大規模な路面陥没が発生した。警察による通行止め後に仮復旧作業に着手し、9月5日(木)16時29分に交通を開放した。

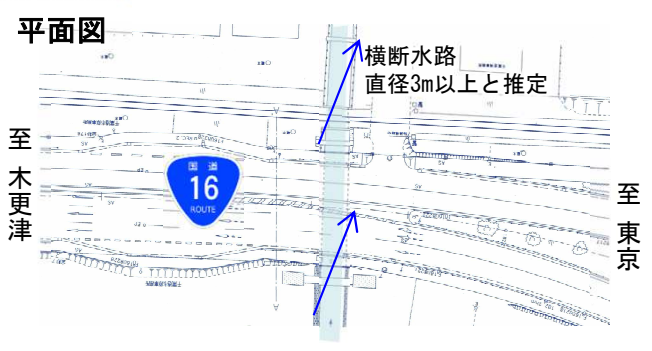
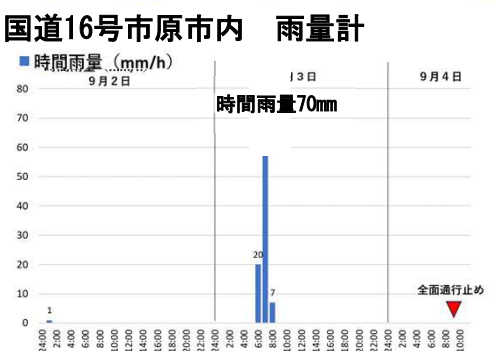
なお、市原市では9月3日の豪雨では時間雨量70mmを観測しており、その影響と推測している。

<陥没の規模>

延長：約11m(上下線合計) 幅：約7~8m 深さ：約0.9m

<経緯>

- 9月3日(火) 7:00 市原市内の雨量計で時間雨量70mmを観測
- 9月4日(水) 9:30 警察による上下線全面通行止め
- 11:30 通行止めの記者発表
- 14:00 仮復旧作業着手、迂回路の提示の記者発表
- 9月5日(木) 9:00 仮復旧用管の設置完了し、埋戻し作業に着手
- 16:29 交通の開放



道路陥没事故発生までの経緯

平成28年11月8日(火)

- 0:40頃 掘削開始
- 4:30頃 吹付コンクリート開始異
- 4:50頃 常出水(退避開始)退避
- 5:00頃 完了
- 5:05~ 博多駅前2丁目交差点
- 5:10頃 進入禁止措置実施
- 5:15頃 安全施設による規制開始 ク
ラック発生(陥没開始)
- 5:20頃 道路南側陥没
- 5:30頃 道路北側陥没
- 7:20頃 道路中央陥没**

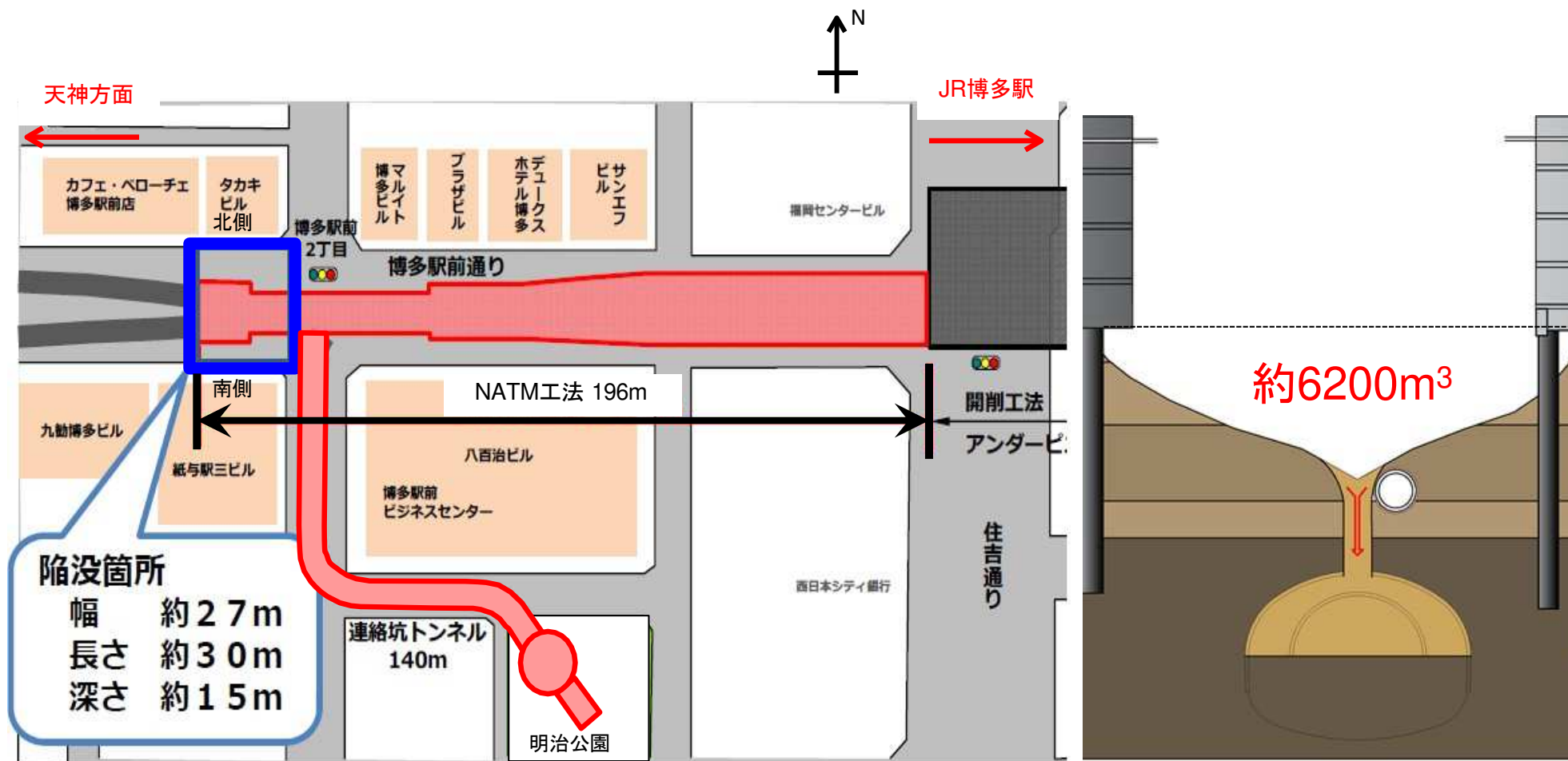
JR博多駅



7:20頃

道路中央部陥没

事故発生状況



道路陥没箇所平面図

道路陥没箇所横断図

道路仮復旧の手順

STEP1 流動化処理土埋戻し



STEP2 ライフライン復旧ビル基礎周辺充填



STEP3 砕石・道路舗装



流動化処理土埋戻し

道路仮復旧の手順

STEP1 流動化処理土埋戻し



STEP2 ライフライン復旧ビ
ル基礎周辺充填



STEP3 砕石・道路舗装



ライフライン復旧

道路仮復旧の手順

STEP1 流動化処理土埋戻し



STEP2 ライフライン復旧ビ
ル基礎周辺充填



STEP3 砕石・道路舗装



舗装完了 2016

年11月15日 5:00

道路規制解除

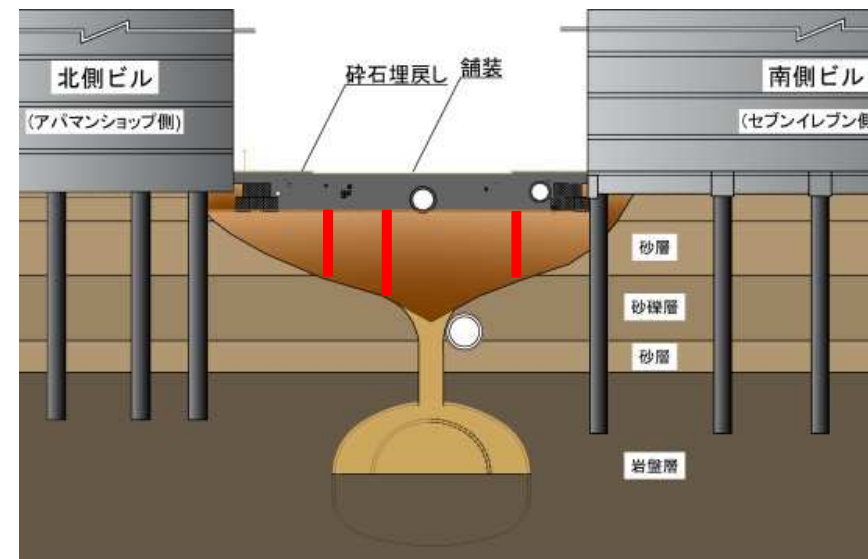
安全性の確認

【陥没部】

- ①埋戻し材が適切で空洞がない
- ②道路機能が確保されている

【周辺部】

- ①路面下に空洞がない
- ②トンネルが健全



ボーリング調査位置図

■確認できたこと

流動化処理土の強度は原地盤より強固

路床・路盤は十分な強度を有する

安全性の確認

【陥没部】

- ①埋戻し材が適切で空洞がない
- ②道路機能が確保されている

【周辺部】

- ①路面下に空洞がない
- ②トンネルが健全



★確認できたこと

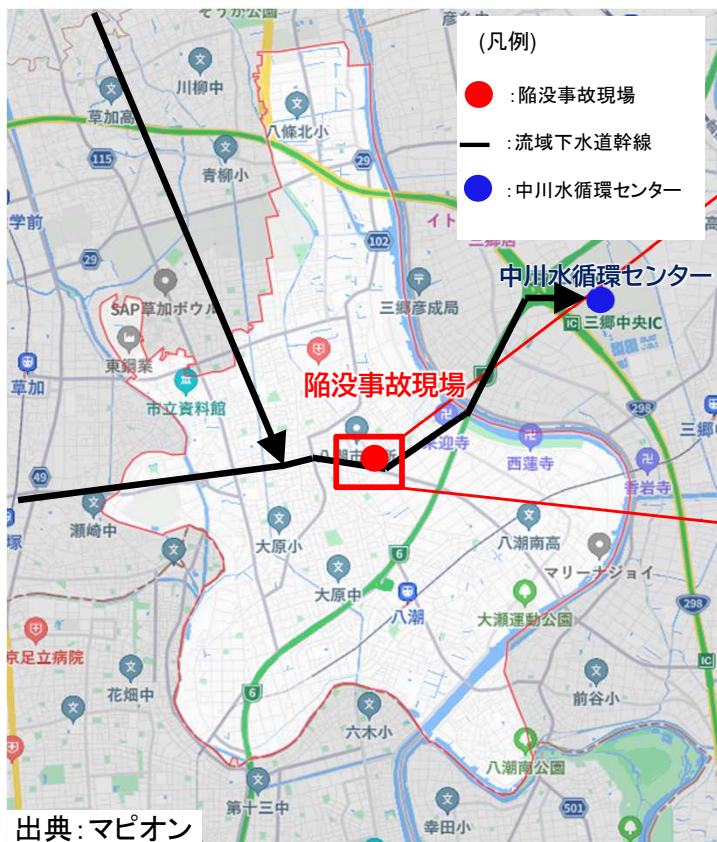
路面下に空洞がない

トンネルには異常がないと思われる

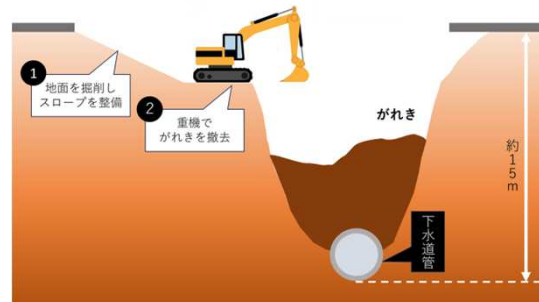
2. 八潮道路陥没事故の対応

埼玉県八潮市の道路陥没事故

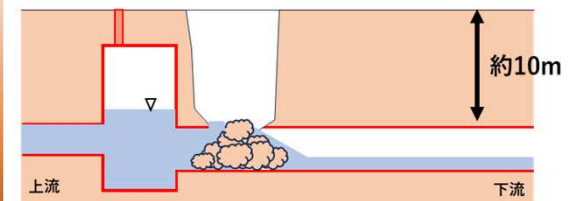
- 発生日時：令和7年1月28日（火）午前10時頃
- 発生場所：八潮市中央一丁目地内
県道松戸草加線（中央一丁目交差点内）
- 陥没規模：（当初）直径約9～10m、深さ約5m
- 事故原因：調査中（流域下水道管の破損に起因するもの）
- 下水道管：管径4.75m、昭和58年整備（経過年数42年）



横断イメージ図



縦断イメージ図





陥没箇所周辺の交通規制状況

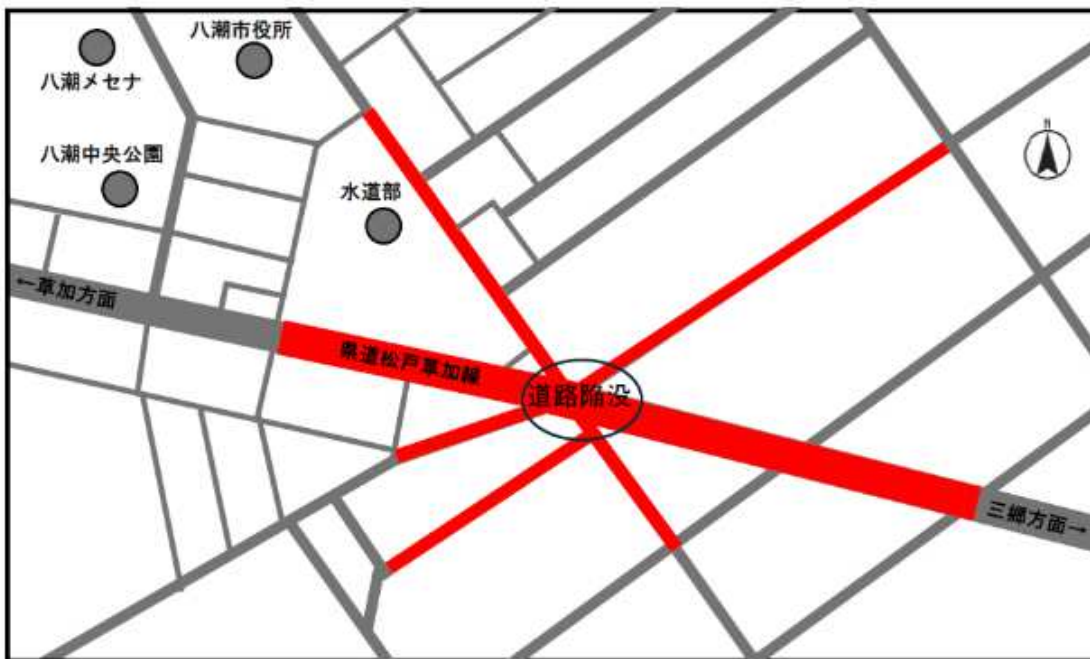
中央一丁目交差点で発生した道路の陥没に伴う交通規制について

印刷 更新日：2025年1月29日

ご注意ください

1月28日（火曜日）、県道松戸草加線中央一丁目交差点（住所：二丁目487付近）において、道路の陥没事故が発生した影響で、下図のとおり交通規制がされています。

注記：赤色が交通規制箇所



交通規制箇所

交通規制についての問い合わせ先

草加警察署：048-943-0110

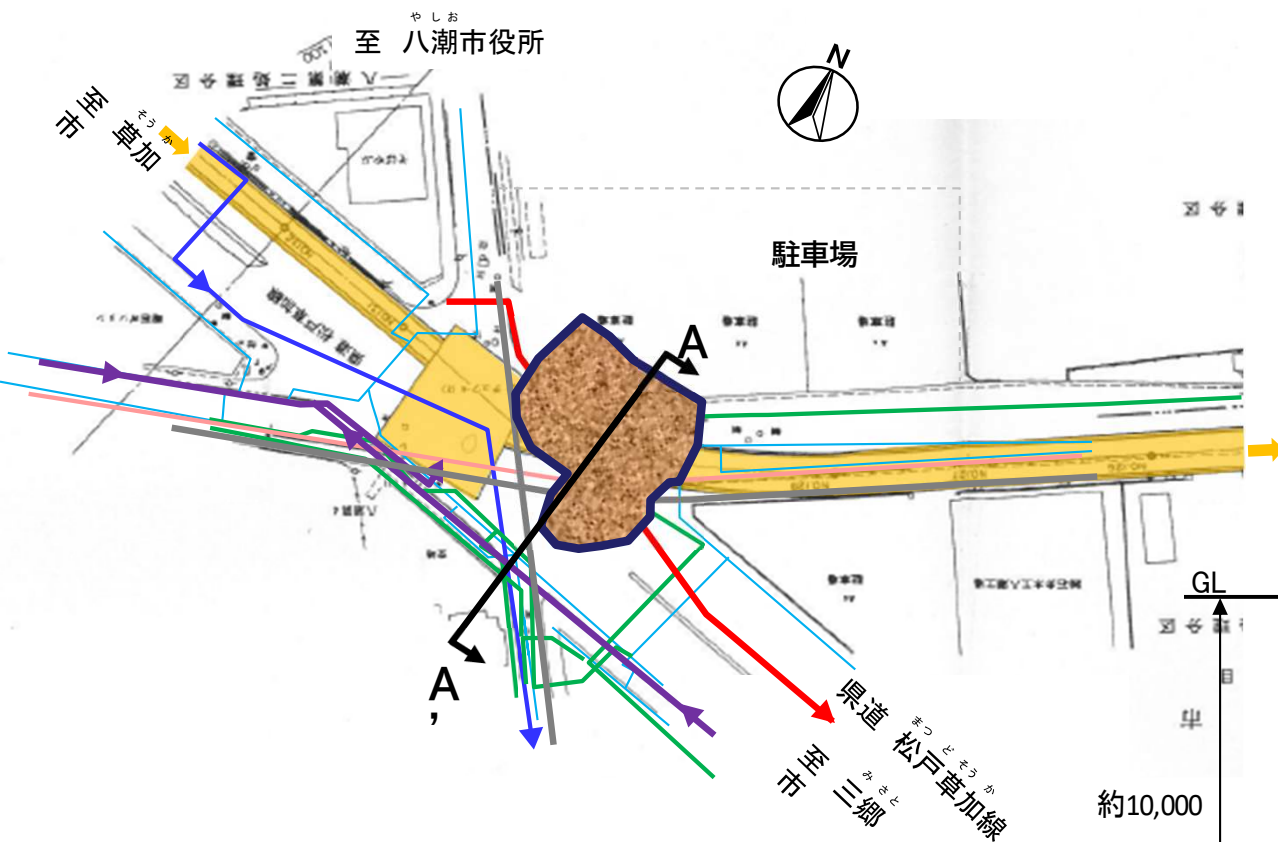


出典) 県HPより

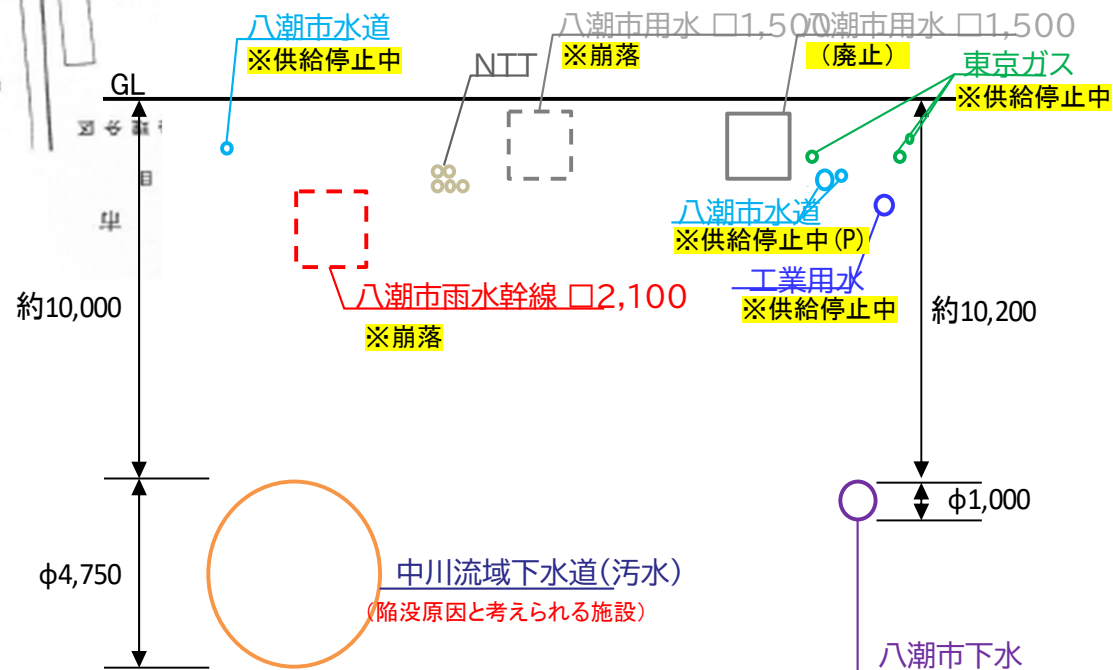
出典) 八潮市役所HPより

埼玉県八潮市中央1丁目交差点 占用物件埋設状況

平面図



横断図 (A-A')



- 県下水(中川流域下水道)
- 八潮市下水
- 八潮市雨水幹線
- 八潮市用水(BOX)
- 工業用水
- 八潮市水道
- 東京ガス
- NTT

※埋設深度や埋設位置については、占用者の図面等を基に想定した箇所に明示

八潮市道路陥没事故 バキューム車での移送・河川への緊急放流

1月28日(火)から

バキューム車での移送



1月29日(水)から

春日部中継ポンプ場から
河川への緊急放流



八潮市道路陥没事故

排水ポンプによる陥没部の迂回対策の強化

排水ポンプによる陥没部の迂回対策

～陥没部の通過水量の維持～

2月12日(水)使用自粛のお願い終了

3月 3日(月)河川への緊急放流終了

バキューム車での移送終了



1月28日から、本局及び管内15事務所から、災害対策用機械の派遣延べ170台日、自治体への技術支援・連絡員(リエゾン)の派遣延べ344人日、その他、延べ1,000人を超える職員により、救助活動への支援と埼玉県民120万人の安心・安全な生活を1日も早く取り戻すための支援を全力で実施

陥没現場の救助活動・調査・応急復旧への技術支援

- 現地対策本部で国総研・土研やゼネコン等の専門家とともに埼玉県職員をサポート
- 時には、現地対策本部において、整備局幹部が対策工法や工程等に関する膝詰めの協議・調整を実施



ドローン調査



現地での技術支援

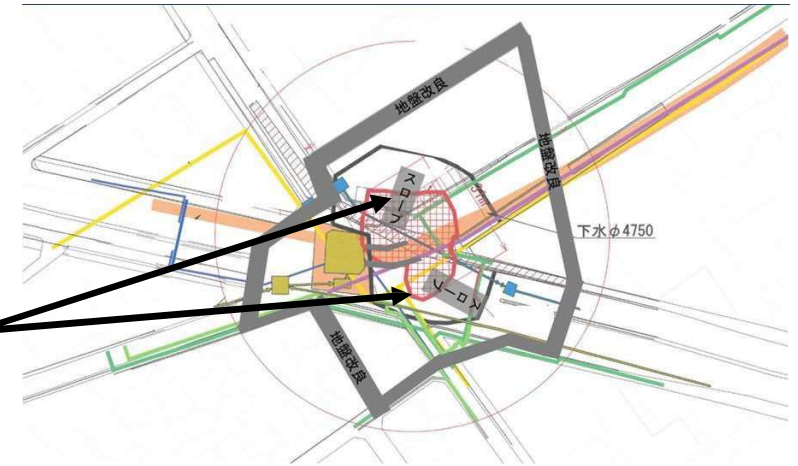


現地対策本部での協議・調整

スロープ整備

1月31日(金)から

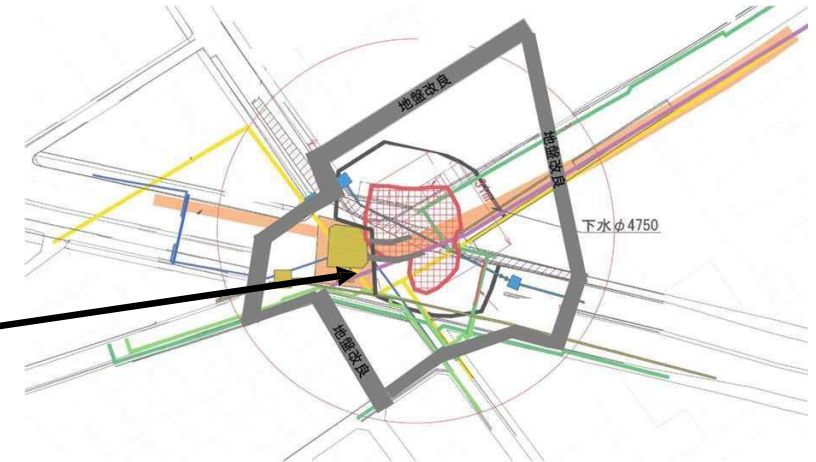
スロープ位置



がれき・支障物の撤去

2月7日(金) 農業用水ボックスカルバート撤去

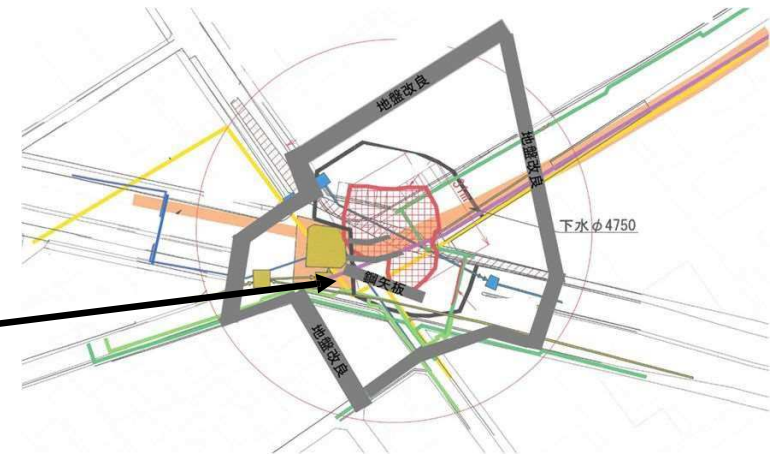
ボックスカルバート位置



破損下水管周りへの鋼矢板の設置

2月17日(月)から

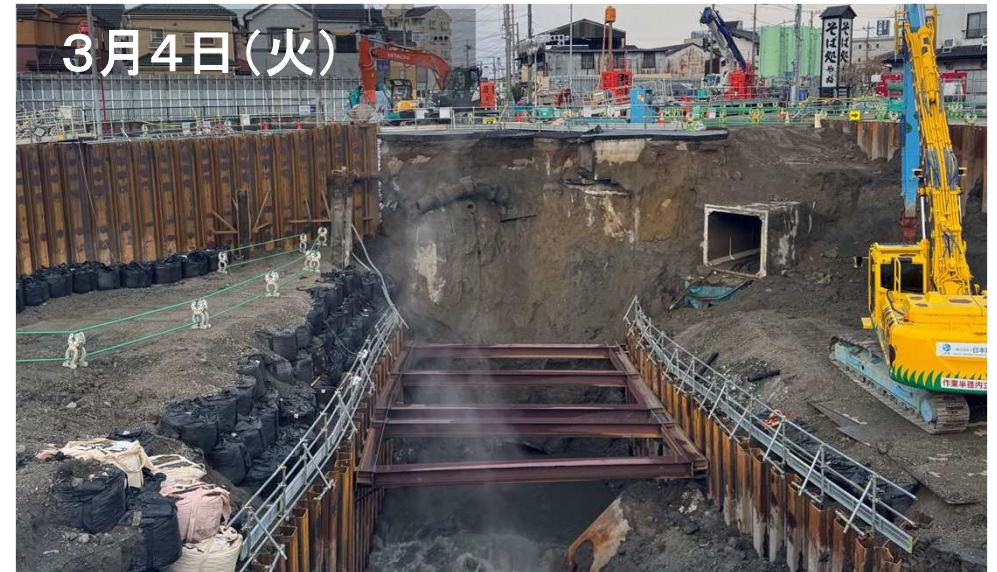
鋼矢板位置



2月7日(金)



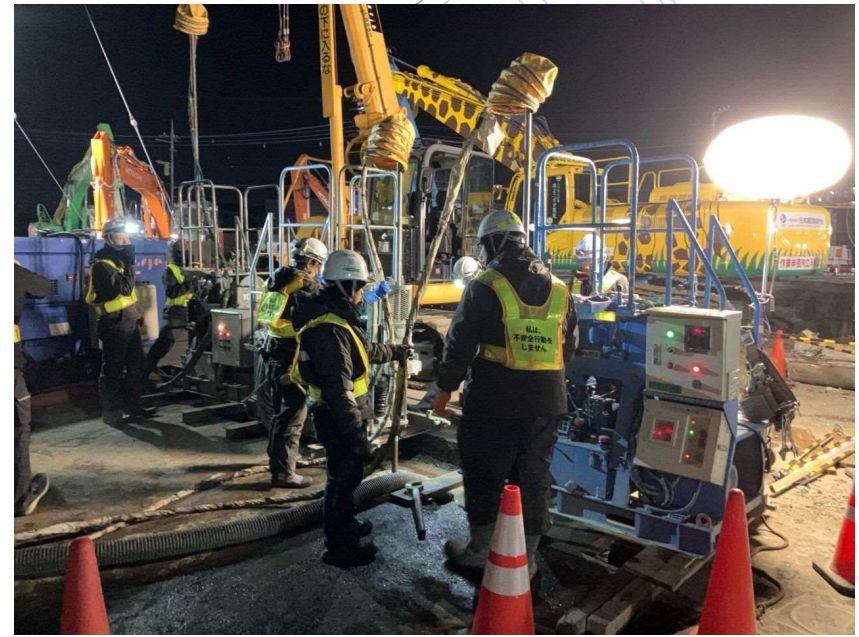
3月4日(火)



陥没箇所周辺の地盤改良

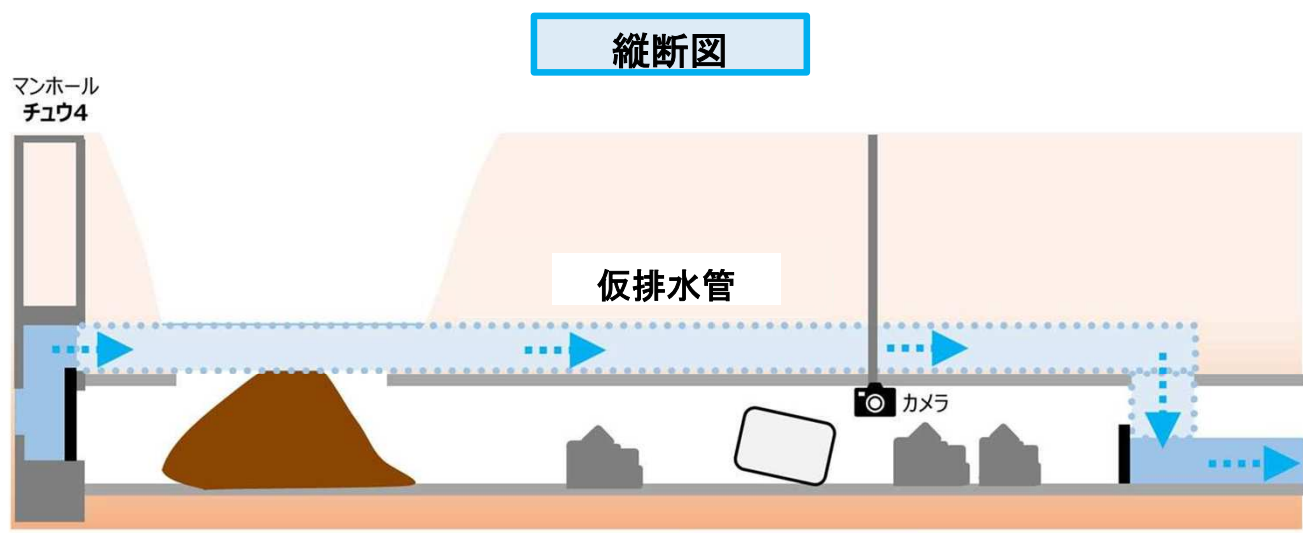
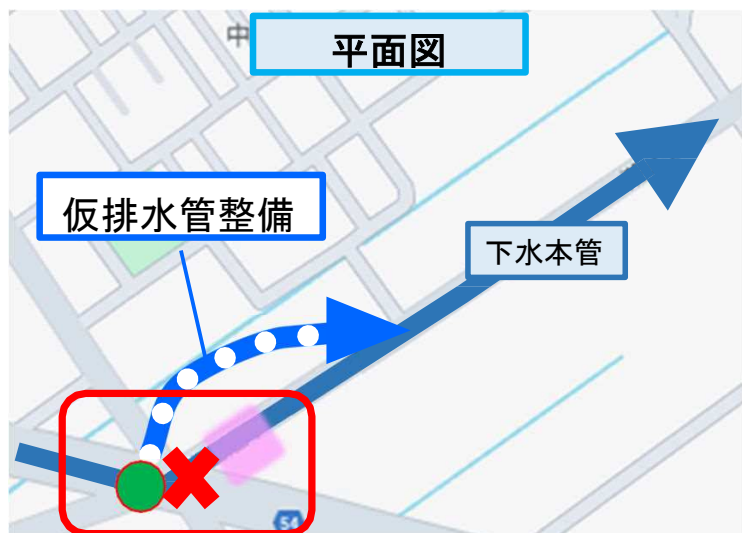
2月19日(水) 避難区域を解除

地盤改良位置

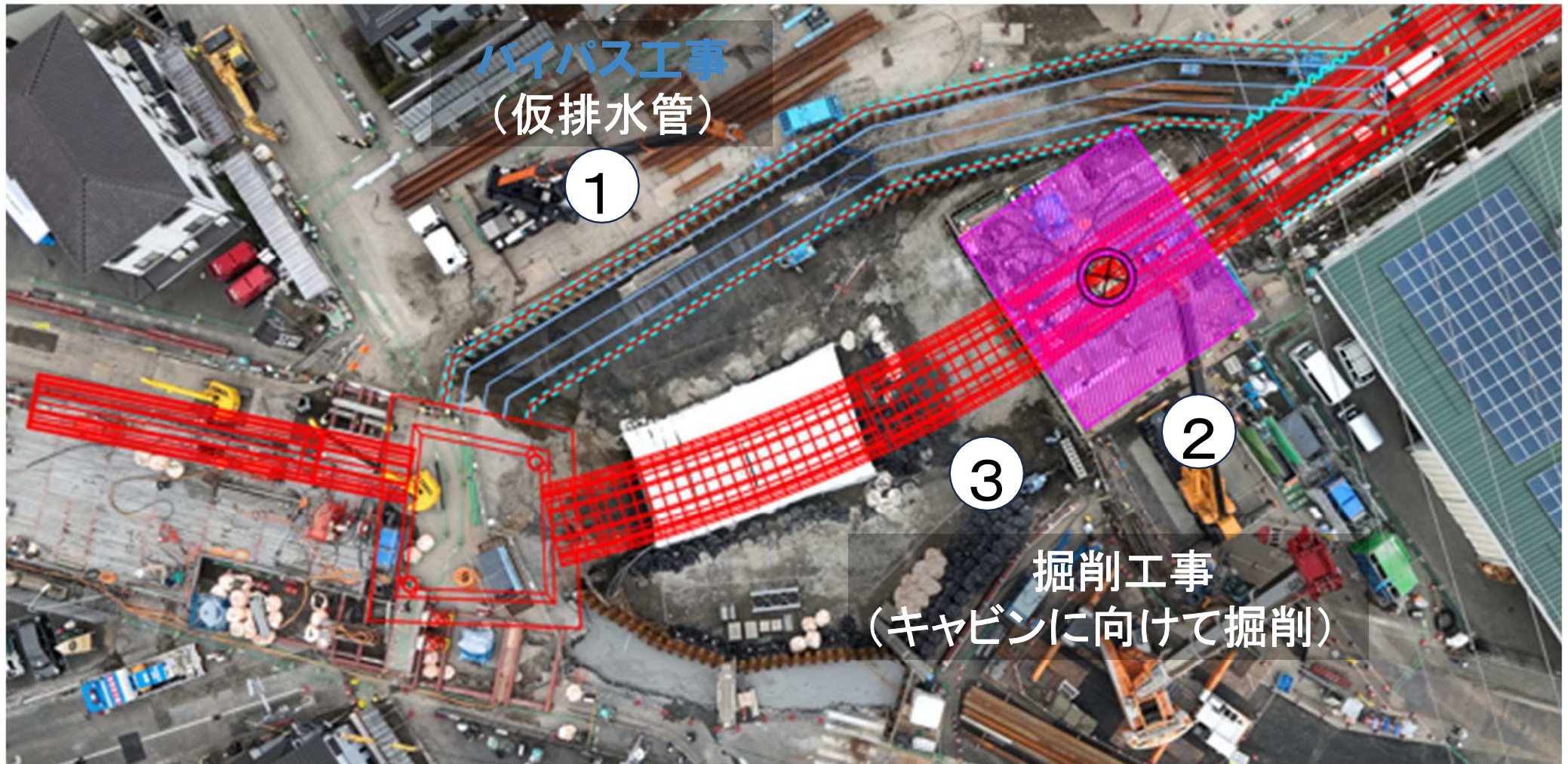


八潮市道路陥没事故

土木的措置 ～①仮排水管～

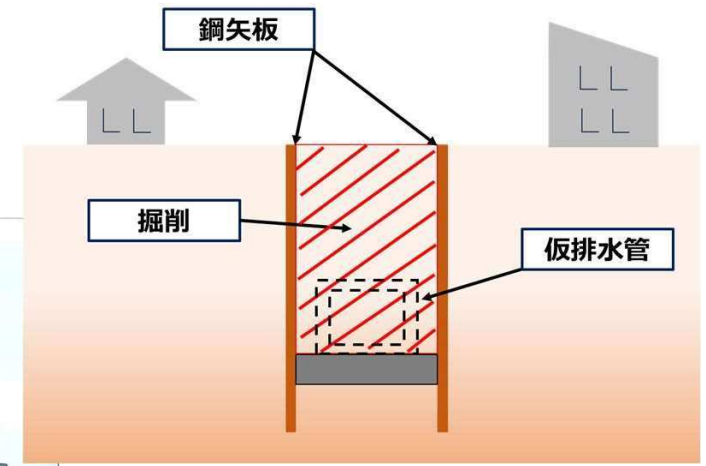


八潮市道路陥没事故 バイパス工事・掘削工事(土木的措置)の概要



① 仮排水管整備のための矢板打設

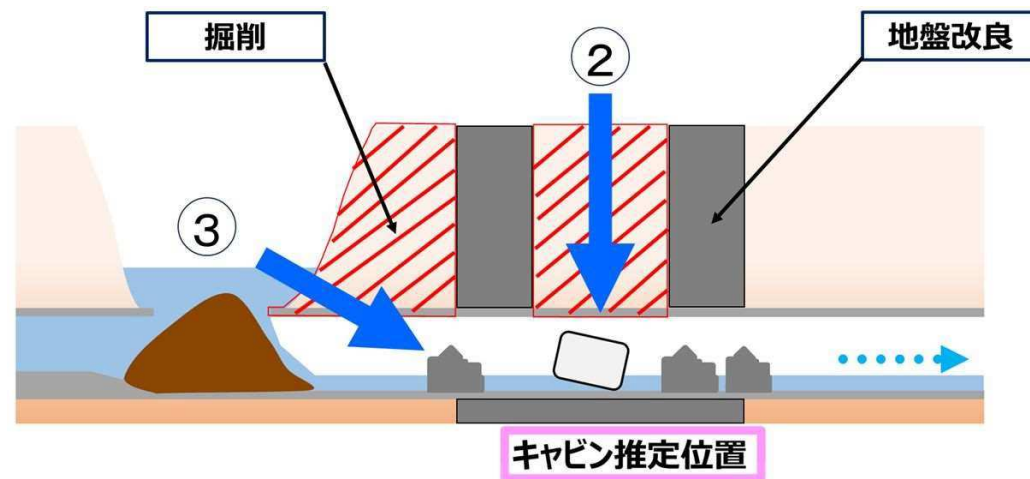
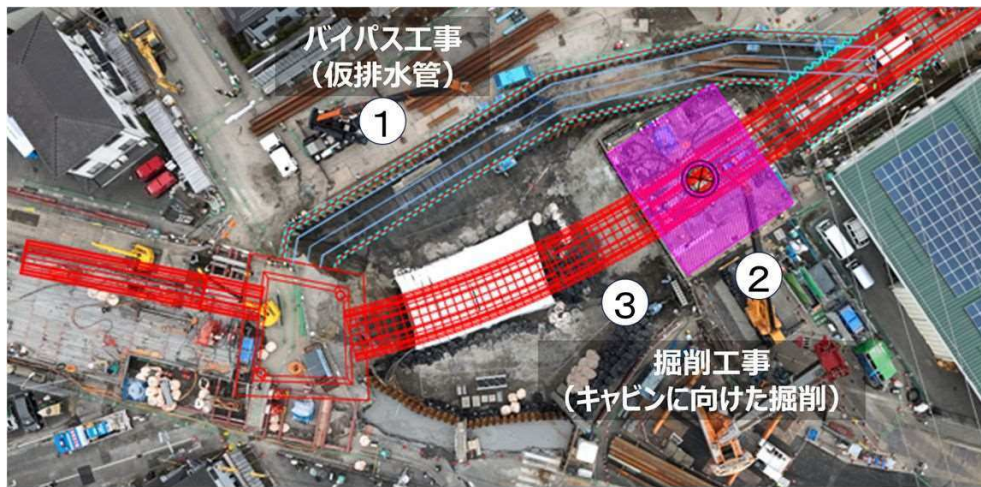
3月1日(土)着手



断面イメージ

八潮市道路陥没事故

対応事業 ～②③キャビンに向けて掘削～



②地上からキャビンに向けて縦に掘削(地盤改良施工状況)



③上流からキャビンに向けて掘削(イメージ)



埼玉県八潮市道路陥没事故に対するマネジメント検討会

(設置目的)

令和7年1月28日(火)埼玉県八潮市において発生した下水道管損傷による道路陥没に伴う周辺交通への影響について、各道路管理者、警察、道路利用者団体等が情報を共有し、八潮市周辺における円滑な人流・物流を確保するための交通マネジメントの検討を行うために本検討会を設置

(主な検討内容)

- ①交通状況の把握 ②交通規制に伴う影響 ③情報提供 他

(実績) 継続中

- 令和7年1月30日
埼玉県八潮市道路陥没事故に対する交通マネジメント検討会(第1回)
- 令和7年2月10日
埼玉県八潮市道路陥没事故に対する交通マネジメント検討会(第2回)
- 令和7年3月28日
埼玉県八潮市道路陥没事故に対する交通マネジメント検討会(第3回)
- 令和7年6月12日
埼玉県八潮市道路陥没事故に対する交通マネジメント検討会(第4回)
- 令和8年1月7日
埼玉県八潮市道路陥没事故に対する交通マネジメント検討会(第5回)

(メンバー)

- 学識者
- 関係行政機関
埼玉県警察本部、埼玉県、八潮市
国土交通省関東地方整備局、同大宮国道事務所、同北首都国道事務所
- 関係機関
埼玉県トラック協会、埼玉県バス協会、埼玉県乗用自動車協会

■ 取り組み事例

・周辺迂回路による誘導



・広域迂回路に関する広報



・AIカメラによる交通状況把握



▼時間帯別交通量



▼9時台



・ETC2.0プローブデータによる交通状況把握



3. 八潮道路陥没事故を踏まえた対応

1. 目的

令和7年1月28日に埼玉県八潮市で発生した下水道管の破損に起因すると思われる道路陥没事故を踏まえ、今後、下水道等の劣化の進行が予測される中、同種・類似の事故の発生を未然に防ぐため、大規模な下水道の点検手法の見直しをはじめ、大規模な道路陥没を引き起こす恐れのある地下管路の施設管理のあり方などを専門的見地から検討する

2. 主なスケジュール

- ・2月21日 第1回委員会
- ・3月17日 第1次提言
【全国特別重点調査の実施について】
- ・3月18日 国交省から全国下水道管理者に全国特別重点調査要請
- ・5月28日 第2次提言
【国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方】



第3次提言
【信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換】
I : 2つの『メリハリ』と2つの『見える化』による下水道管路マネジメントの転換
II : 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

3. 事務局 上下水道審議官グループ、大臣官房技術調査課、総合政策局、道路局



委員会



第2次提言 大臣手交 (5/28)

【参考】委員名簿(2025年 7月時点)

	氏名	役職
委員長	家田 仁	政策研究大学院大学 特別教授
委員	秋葉 正一	日本大学 生産工学部 土木工学科 教授
委員	足立 泰美	甲南大学 経済学部 教授
委員	砂金 伸治	東京都立大学 都市環境学部 都市基盤環境学科 教授
委員	岡久 宏史	公益社団法人 日本下水道協会 理事長
委員	小川 文章	国土技術政策総合研究所 上下水道研究部長
委員	北田 健夫	埼玉県 下水道事業管理者
委員	桑野 玲子	東京大学 生産技術研究所 教授
委員	長谷川 健司	公益社団法人 日本下水道管路管理業協会 会長
委員	藤橋 知一	東京都 下水道局長
委員	宮武 裕昭	国立研究開発法人 土木研究所 地質・地盤研究グループ長
委員	森田 弘昭	日本大学 生産工学部 教授

<オブザーバー> (委員長以外50音順、敬称略)
総務省、農林水産省、経済産業省

埼玉県八潮市の大規模道路陥没を踏まえた第3次提言について

・令和7年1月28日
八潮市で下水道管路の破損が起因とされる大規模陥没



委員会の設置

第1次提言 3月17日 「全国特別重点調査の実施について」

・管径2m以上、設置後30年以上経過の管路を対象に調査を行い、必要な措置を講ずべき。
(優先実施箇所は夏頃、それ以外は1年以内を目処に実施)

→3月18日 国交省から全国の下水道管理者に要請

第2次提言 5月28日 「国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方」

・重要な管路を対象として、点検・調査の高頻度化・高度化(複数手法の活用)を図るべき。
・大規模下水道システムについて、複線化・分散化などによりリダンダンシーを確保(事故・災害時でも一定の能力を確保)すべき。等

(重要な管路の更新、複線化など)

→6月6日「第1次国土強靱化実施中期計画」に反映

→8月末 令和8年度概算要求

・全国特別重点調査(優先実施箇所)の結果 (9月末時点)

→調査延長(判定済み666km)の1割で原則1年以内の対応が必要と判定
→複数手法の活用や新技術導入による点検・調査の効果・有効性等を確認



直ちに改築が必要と判定された事例



ドローンによる目視調査



打音調査

第3次提言

全国特別重点調査の結果も踏まえ第2次提言の内容を精緻化

12月1日 「信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換」

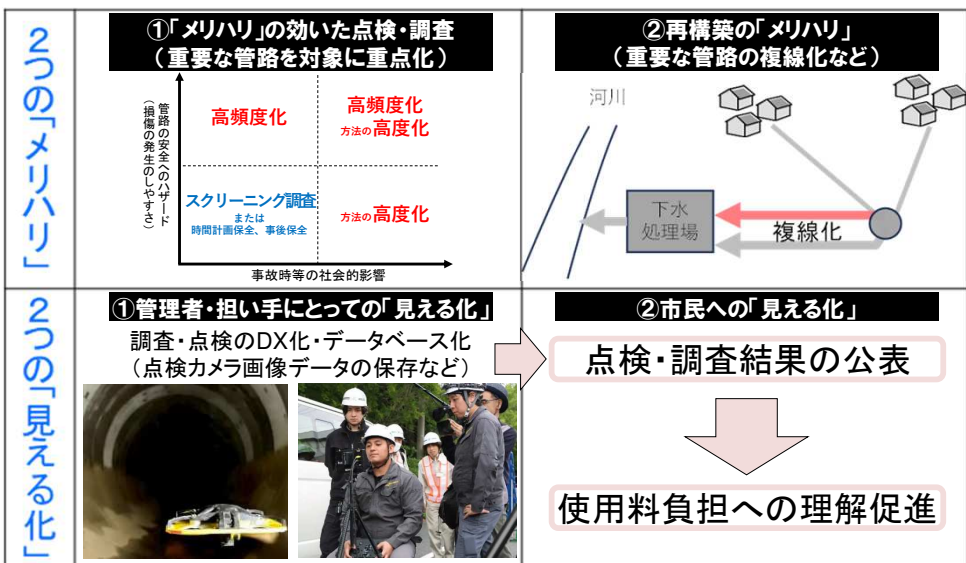
I : 2つの「メリハリ」と2つの「見える化」による下水道管路マネジメントへの転換

→提言を踏まえ、国は

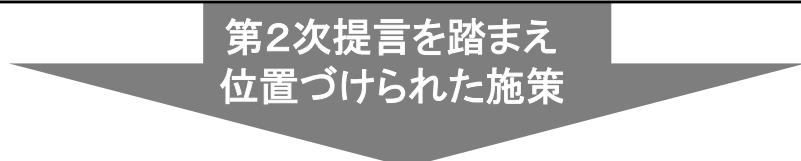
- 技術の高度化・実用化(ドローン調査、AI診断技術など)
- 点検・調査の頻度等の基準化、高リスク箇所への重点支援 等を実施予定

II : 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

- 2つの『見える化』の徹底
- 2つの『メリハリ』が不可欠
- 現場(リアルワールド)に『もっと光』を
- 統合的『マネジメント』体制の構築
- 改革推進のための『モーメントム』※
- ※勢い・推進力



本年4月に公表された同計画の素案において、「上下水道施設の戦略的維持管理・更新」に係る施策については、「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」等の議論を踏まえ検討、とされていたところ



	水道	下水道
更新	<p>大口径管路の更新の加速</p> <ul style="list-style-type: none"> 漏水リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径水道管路（口径800mm以上の管路）の更新（約600km）の完了率 <p>8%【R6】 → 32%【R12】 → 100%【R23】</p>	<p>特別重点調査に基づく大口径管路の更新の完了</p> <ul style="list-style-type: none"> 損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路（「下水道管路の全国特別重点調査」の対象※：約5,000km）の健全性の確保率 ※ 口径2m以上かつ30年以上経過した下水道管路 <p>0%【R6】 → 100%【R12】</p>
リダンダンシー	<p>リダンダンシー確保の加速</p> <ul style="list-style-type: none"> 修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径水道管路（口径800mm以上の導・送水管）に対する複線化・連絡管整備（約300km）の完了率 <p>33%【R6】 → 76%【R12】 → 100%【R15】</p>	<p>リダンダンシー確保が必要な全自治体で取組開始</p> <ul style="list-style-type: none"> 修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路（口径2m以上の管路）を有する地方公共団体（約60団体）のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し、取組を進めている団体の割合 <p>7%【R6】 → 100%【R9】</p>
DX	<p>メンテナンスDX技術の全国での標準装備完了</p> <ul style="list-style-type: none"> 水道事業者（全国約1,400事業者）のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術（人工衛星やAIを活用した漏水検知手法等）を導入している事業者の割合 <p>34%【R6】 → 100%【R9】</p>	<p>メンテナンスDX技術の全国での標準装備完了</p> <ul style="list-style-type: none"> 下水道事業を実施している地方公共団体（全国約1,500団体）のうち、メンテナンスに関する上下水道DX技術（ドローンによる下水道管路内調査手法等）を導入している団体の割合 <p>21%【R6】 → 100%【R9】</p>

道路の取り組み経緯

埼玉県八潮市での道路陥没事故（R7.1.28）

<有識者委員会での議論>

「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」（R7.2.21～R7.11.5 計9回）

- 地下管路の管理や、道路管理者と他の管理者とのリスク情報の共有等のあり方などを専門的見地から検討

「社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会」（R7.11.7）

- 道路地下空間をとりまく現状と課題について議論

「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」による第三次提言（R7.12.1）

- 信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換

「社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会」（R7.12.19）

- 道路地下空間をとりまく現状と課題に対する、具体的な取組とロードマップ（案）を整理

- 道路地下空間利用のあり方等検討委員会（R8.3.2）
- 占用制度のあり方に関する専門部会（R8.3.17）
- 国道（国管理）の維持管理等に関する検討会（R8.3.23）

<主な取り組みの実施状況>

地下占用物連絡会議の設置（R7.3～）

- 道路管理者と占用者相互の点検結果や、道路陥没対策に資する情報等の共有

道路法施行規則の改正（R7.7公布、R8.4施行）

- 占用者に対して、占用物の安全性、点検結果等の報告を求めることを規定

道路メンテナンス年報（R7.8）

- 路面下空洞調査や占用物の点検結果を公表

新道路技術会議による研究開発の採択（R7.9）

- 道路陥没の被害軽減に資する技術研究開発を採択し、研究機関と連携し新技術の開発を推進

道路陥没実績の詳細データ公開（R7.12）

- 路面下空洞調査や占用物の点検結果を公表

- 新技術導入促進計画に基づく技術公募（R8.3.23）
- 下水道法等の一部改正（R8.3.27法案閣議決定）
- 道路管理者が道路占用者に対して実施すべき措置に関する手引きの通知（R8.3.31）

有識者委員会での議論を反映し取り組みを実施

- 国土交通省道路局では良い技術は活用するという方針の下、毎年度、新技術導入促進計画を作成したうえで、国と連携して新技術の活用に必要な技術基準類の検討や技術の実証を行うための第三者機関等を公募。
- 技術検証の結果、一定の技術の性能値等が確認できたものは、国において有用な技術としてカタログ化。

公募技術名	路面下のより深い位置の空洞や陥没発生リスク箇所を探索・検知できる技術	路面下空洞に強い道路構造技術
<p>公募技術の ニーズ</p>	<p>より深い位置の空洞や陥没発生リスク箇所を探索・検知できる技術（探索技術、センシング技術、路面変状モニタリング技術等）</p> <p>■ より深い位置の空洞を探索・検知できる技術のイメージ</p> <p>■ 陥没発生リスク箇所を探索・検知する技術のイメージ</p>	<p>路面下空洞が発生した場合に、脆性的な破壊を防ぐことが可能な技術、陥没に至る前に変状等が確認できる技術</p> <p>■ 脆性的な破壊を防ぐ技術のイメージ</p> <p>※地震対策型段差抑制工法 HRB工法</p> <p>高強度のジオグリッドと拘束部材を用いた複合剛性層を路床に構築する工法</p> <p>出典：(株) NIPPOホームページより</p> <p>※アスファルト混合物層の層厚化</p> <p>アスファルト混合物層を厚くすることで、アーチング効果向上による路面陥没への抑制効果も期待</p>
導入促進機関	(一財) 先端建設技術センター	(一財) 国土技術研究センター

設置目的 (R8.3設置)

- 下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会における議論等を踏まえ、占用制度のあり方について幅広く検討を行う。

議論事項

- 占用制度の運用等に関する諸課題について
 - 占用物件の維持管理
 - 占用者と連携した道路空間マネジメント

構成委員

大串 葉子 【部会長】
(同志社大学大学院ビジネス研究科 教授)

小幡 純子
(日本大学大学院法務研究科 教授)

小島 武仁
(東京大学大学院経済学研究科 教授、
マーケットデザインセンター長)

三浦 詩乃
(中央大学理工学部都市環境学科 准教授)

吉澤 隆
(埼玉県県土整備部長)

吉田 由美
(日本自動車ジャーナリスト協会理事)

※五十音順、敬称略

占用物件の維持管理に関する規定

■ 占用物件の維持管理義務法定化（道路法改正:H30）

道路法上、占用物件の維持管理義務に関する規定がなく、責任の所在が明確ではなかったため、占有者が維持管理義務を有することを明記するとともに、是正措置命令権限等を規定。

■ 占用物件の点検結果等の報告規定（道路法施行規則改正:R7.7公布、R8.4施行）

- 八潮市における下水道管路の破損に起因した陥没事故を契機とし、占用物件の安全性を確認した旨の報告と道路管理者の求めに応じて占用物件の点検結果等について報告を求めることを省令で規定。併せて、道路管理者が適切に運用するための「道路管理者による占用物件の維持管理の適正化ガイドライン」を策定。

- **道路管理者は**一般交通に支障を及ぼさないように**道路を維持管理する義務**を負い、**占有者は占有物件を適切に維持管理する義務**を負う。
- 一方、占有者から点検結果等の報告を受けることで道路管理者側に情報が集まることから、占有物件が適切に維持管理されていない場合等において、**道路管理者から占有者へ適切な対応を求める**ことが必要。

今回策定

■ 道路管理者が道路占有者に対して実施すべき措置に関する手引き（案）の策定（R8.3予定）

占用物件の維持管理に対して、**道路管理者が速やかかつ適切に対応するために必要な手続きや判断基準**等について、**現行の適正化ガイドラインを補足する実務担当者向けの資料**として、「**道路管理者が道路占有者に対して実施すべき措置に関する手引き（案）**」を策定。

● 下水道法等の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 令和7年1月に埼玉県八潮市で老朽化した下水道管の破損に起因する大規模な道路陥没事故が発生。施設の老朽化、職員数の減少等を受け、下水道の事業環境は厳しさを増している状況。
 - 下水道管路をはじめとする道路下の埋設物について適切な維持管理が必要。
- ⇒ 強靱で持続可能な下水道の実現に向けた維持管理・改築の実施及び事業基盤の強化、安全かつ円滑な道路交通を確保するための措置を講ずる必要。



埼玉県八潮市の事故現場(令和7年1月31日)

法案の概要

1. 安全性確保を最優先する下水道マネジメントの確立

① 確実な老朽化状況の把握【下水道法】

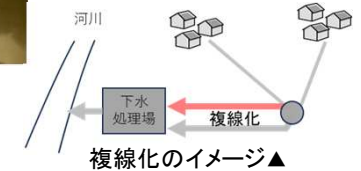
- 老朽化に伴う管路の安全性（状態と対策の要否）を評価する診断の基準を法制化
- 下水道管理者は診断結果等の維持管理の状況を公表 ※併せて、政令等で定める点検の頻度・方法の基準を見直し



◀ドローンを活用した点検・診断のイメージ

② 下水道の戦略的な再構築【下水道法】

- 下水道の構造について、点検・修繕・改築や災害・事故時の応急措置の容易性（複線化等）を考慮すべきことを原則化
- 下水道管理者は施設の計画的な改築を実施、収支見通しを公表



③ 道路管理者との連携強化【下水道法】【道路法】

- 下水道の点検に関して道路管理者の協力が必要な事項を下水道の事業計画に位置づけ

▼路面下空洞調査の実施例



(空洞探査車による調査)



(貫入試験による調査)

2. 道路地下空間の安全性確保

① 道路占有者と道路管理者の連携強化【道路法】

- 道路占有者と道路管理者との間で「占有物件等維持修繕協定」を締結し、道路や占有物件の点検や修繕等を連携して行うことができる制度を創設 ※道路占有者：道路管理者の許可を受けて施設等を設置し、道路空間を継続使用する者（下水道管理者等）

② 占有許可制度の見直し【道路法】

- 占有許可申請書の記載事項に占有物件の維持管理に関する事項を追加
- 道路の地下に埋設する占有物件の工事完了時の届出（竣工図等の提出）を義務付け

3. 下水道マネジメントを支える基盤の強化

① 下水道の基盤強化・広域連携の推進【下水道法】

- 法律の目的に「下水道の基盤の強化」を明示するとともに、国の基本方針を創設
- 複数の下水道管理者の連携を推進するため、都道府県が広域連携推進計画を策定する制度を創設
- (本来は市町村が管理する)公共下水道を都道府県(都道府県加入の一部事務組合等を含む)が管理できる特例や、管理者間の協議により点検・修繕・改築を他の自治体が代行できる制度を創設
- 災害・事故時における都道府県による公共下水道の復旧工事の代行制度を創設するとともに、災害時の関係者連携の責務を明確化
- 改築資金を含む下水道使用料の算定の考え方を明確化

② 下水道区域の見直し【下水道法】

- 人口減少を踏まえた下水道区域の見直し(集合処理から個別処理への転換)に必要な規定の整備

【都道府県】広域連携推進計画



▲広域連携のイメージ

【施行期日】 公布の日から6月以内施行

国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～
(令和7年5月28日下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会)

- 国管理道路では、地下占用物の管理状況を報告する義務を占用許可条件として規定しているが、同様の取組を行っている自治体は一部にとどまっている。また、管理状況の報告についても安全性を確認したことを証する書面のみの提出となっている。
- 道路地下空間情報の統合化の実現を図るためにも、自治体管理道路を含め地下占用物の安全性を確認した旨や、点検結果などを報告するなど共有を図ることを制度化するとともに占用許可条件として規定する仕組みを検討すべきである。

⇒上記を踏まえ、占用物の維持管理に関する基準を定めた道路法施行規則を改正し、占用者に対して以下の報告を求めることを規定。(令和8年4月1日より施行)

直轄の取組の横展開のための対応

占用物の安全性についての報告

占用物の安全性を確認した旨を道路管理者へ報告

【報告時期】

- ア) 占用期間の更新時
- イ) 電柱、電線、地下管路等は占用期間が5年を超える場合、ア)に加えて5年が経過する時期

陥没リスクを踏まえた追加的な取組

地下占用物連絡会議※等が必要と認める場合に点検結果等の報告

※道路法第28条の2第1項に規定する協議会

占用物の点検の実施状況及び結果等を道路管理者又は地下占用物連絡会議等への報告

【報告頻度】

- 道路管理者又は地下占用物連絡会議等が定める期間に1回
- ※占用物の規模等を考慮