

## 参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	強靱で持続可能な下水道の実現に向けた法整備 －下水道法・道路法等の一部改正－
著者 / 所属	野口由紀恵 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	483号
刊行日	2026-4-30
頁	43-57
URL	<a href="https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20260430.html">https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20260430.html</a>

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75020) / 03-5521-7686 (直通))。

# 強靱で持続可能な下水道の実現に向けた法整備

## — 下水道法・道路法等の一部改正 —

野口 由紀恵

(国土交通委員会調査室)

1. はじめに
2. 下水道を取り巻く現状
3. 法改正に向けた政府の検討
  - (1) 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
  - (2) 下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会
  - (3) 道路地下空間マネジメントの検討
  - (4) 上下水道政策の見直し — 上下水道政策の基本的なあり方検討会 —
  - (5) 法律案の提出
4. 本法律案の概要
  - (1) 下水道の基盤強化
  - (2) 下水道の構造・維持管理等に係る基準の見直し
  - (3) 道路地下空間の安全性確保に向けた連携体制の構築等
5. おわりに

### 1. はじめに<sup>1</sup>

令和7年1月28日、埼玉県八潮市において、下水道管路の破損に起因する大規模な道路陥没が発生し、巻き込まれたトラックの運転手が死亡する事故が発生した。事故後においては、陥没穴に下水が流入することを防ぐため、上流域の住民等約120万人に下水使用の抑制が要請されるなど、近隣の住民生活にも多大な影響が及んだ。

また、同年3月には、秋田県男鹿市で下水道管路の補修工事中に3名の作業従事者が死亡する事故が、8月には埼玉県行田市で全国特別重点調査（後述）を実施していた4名の

<sup>1</sup> 本稿は、令和8年4月10日時点の情報に基づき記述している。また、URLへの最終アクセス日も同日である。

作業員が死亡する事故が発生した。こうした事故等により、下水道の不具合が住民生活へ及ぼす影響の大きさや、下水道管理の困難さが、改めて浮き彫りになっている。

我が国の下水道事業は現在、加速度的に進行する施設の老朽化や、維持管理に関わる職員数の減少、維持管理費等の増加など、多くの懸案を抱えており、こうした中、下水道施設の老朽化や人口減少に対応し、強靱で持続可能な下水道を実現するため、下水道の基盤強化が喫緊の課題となっている。

## 2. 下水道を取り巻く現状

下水道は、汚水の収集・処理、雨水の排除機能を有し、生活環境の改善や、公衆衛生の向上、浸水の防除、河川、湖沼、海域等の公共用水域の水質の保全といった役割を担っている。我が国における近代下水道の歴史は明治時代に遡り、伝染病（コレラ）の予防対策として設けられたものがその先駆とされるが、全国において計画的な整備が開始されたのは、人口及び産業が急激に都市へと集中し、都市環境の悪化等への対処が急務となった高度経済成長期以降であった。

下水道の整備は、「下水道整備緊急措置法」（昭和42年法律第42号）<sup>2</sup>に基づき策定された「下水道整備五箇年計画」（第2次～第8次<sup>3</sup>）や、「社会資本整備重点計画法」（平成15年法律第20号）に基づき策定された「社会資本整備重点計画」等により着実に進展し、昭和45年頃には8%だった我が国の下水処理人口普及率は、令和6年度末には81.8%<sup>4</sup>まで向上したとされる。下水道は現在、管路延長約50万km、処理場数約2,200箇所<sup>5</sup>（令和5年度末時点）という、膨大なストックを有する社会基盤になっている。

一方で、下水道の標準的な耐用年数は50年とされ、年々老朽化が進行している。耐用年数を超過した管路延長は、令和5年度末現在で約4万km（全管路延長の7%）に上り、10年後には約10万km（同約20%）、20年後には約21万km（同約42%）と、加速度的な増加が見込まれている<sup>6</sup>。下水道管が老朽化すると、管路の破損や閉塞、不明水の増加、悪臭等による公衆衛生の低下を招くおそれがあり、また、布設後50年以上を経過した下水道管路では道路陥没の発生件数が増加するとされることから、日々の点検、調査、修繕、更新など、老朽化対策を着実に実施していくことが喫緊の課題となっている。

下水道の維持管理・更新に要する費用については、平成30年に国土交通省がインフラの維持管理・更新費の将来推計（平成30年度推計）を公表しているが、下水道関係では、平成30年度時点で年間約0.8兆円だった費用は、老朽管路の増加等に伴い、令和30年度には年間約1.3兆円まで増大するとされている。

さらに、令和8年1月に内閣府が公表した「中長期の経済財政に関する試算」<sup>7</sup>によれば、

---

<sup>2</sup> 同法は、平成15年に廃止された。

<sup>3</sup> 第1次下水道整備五箇年計画は、「生活環境施設整備緊急措置法」（昭和38年法律第183号）に基づき策定された。同法は、昭和43年に廃止された。

<sup>4</sup> 国土交通省ウェブサイト<[https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/crd\\_sewerage\\_tk\\_000134.html](https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/crd_sewerage_tk_000134.html)>

<sup>5</sup> 国土交通省ウェブサイト<[https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/crd\\_sewerage\\_tk\\_000135.html](https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/crd_sewerage_tk_000135.html)>

<sup>6</sup> 同上

<sup>7</sup> 「中長期の経済財政に関する試算」（令和8年1月22日経済財政諮問会議提出）<<https://www5.cao.go.jp/keizai2/keizai-syakai/shisan/2601hontai.pdf>>

我が国の消費者物価上昇率は平成25年度～令和元年度の平均で0.8%程度で推移してきたところ、今後は中長期的に1%から2%程度での推移が見込まれるとされ、将来の維持管理・更新費に及ぼす物価上昇の影響も無視できない状況となっているとされる。

そのような中、令和6年度においては、使用料で回収する必要があると認められる污水处理費1兆6,362億6,900万円のうち、実際に使用料により回収されているのは1兆5,415億3,300万円で、経費回収率は94.2%と100%に満たない水準となった<sup>8</sup>。経費回収率は、全国ベースでは近年改善が図られているとされるが、4分の3の事業者では污水处理原価が使用料単価を上回る原価割れの状態にあり<sup>9</sup>、特に小規模な事業者でその傾向がみられるとされる<sup>10</sup>。

さらに、下水道事業に携わる地方公共団体の職員数は減少しており、例えば平成9年度には約4.4万人だった職員数は、令和6年度には約2.7万人まで減少したとされる<sup>11</sup>。中でも、我が国の下水道事業の約74%を占めるとされる污水处理人口5万人以下の事業者では、令和4年度時点の平均職員数が約5人と<sup>12</sup>、極めて少人数での運営を余儀なくされている。

こうした状況を踏まえ、下水道施設の老朽化に対応するため、国土交通省は、下水道システム全体の機能維持に不可欠なものから優先順位をつけ、計画的に更新を行うためのストックマネジメント計画の策定を地方公共団体に促し、計画に基づく劣化状況の調査・更新等について、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和3～7年度）を活用しながら、財政支援を実施してきた。また、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（令和3～7年度）に基づき、予防保全への本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進、集約・再編等を推進してきた。さらに、脆弱な経営基盤と組織体制の下、将来にわたり持続可能な経営を確保するため、複数の事業者間での事業統合や経営の一体化、施設の共同化や管理の一体化を図る「広域連携」の取組を推進している。この点、インフラ分野については、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、個別インフラ施設の維持、補修・修繕、更新、集約・再編、新設などを戦略的にマネジメントしていく「地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)」の推進に向け、モデル地域での取組を進め、その知見の全国展開を図っている。

こうした取組が進む中、令和7年1月に埼玉県八潮市で下水道管に起因する道路陥没事故が発生し、国土交通省は同年2月、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おそれのある地下管路の施設管理の在り方などを専門的見地から検討するため、学識者等から成る「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」（以下「陥没対策委員会」という。）を設置した。

<sup>8</sup> 総務省自治財政局編「令和6年度版 地方公営企業年鑑」（令和6年4月1日～令和7年3月31日）第72集 162頁 <[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/001064675.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/001064675.pdf)>

<sup>9</sup> 国土交通省ウェブサイト<[https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/crd\\_sewerage\\_tk\\_000140.html](https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/crd_sewerage_tk_000140.html)>

<sup>10</sup> 上下水道政策の基本的なあり方検討会 第1次とりまとめ「『強靱で持続可能な上下水道に向けた組織・経営改革の始動』～『最』重要インフラ 上下水道を次世代に守り継ぐ～」(令7.6.25) 4頁<<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/content/001896399.pdf>>

<sup>11</sup> 総務省 令和7年度地方財政審議会(令8.1.30)資料15頁<[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/001055992.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/001055992.pdf)>

<sup>12</sup> 脚注10に同じ。4～5頁

### 3. 法改正に向けた政府の検討

#### (1) 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

##### ア 第1次提言

令和7年3月、陥没対策委員会は、埼玉県八潮市の事故と同種・同類の事故を未然に防ぎ、国民の安全・安心が得られるよう、下水道管路の全国特別重点調査を実施すべきとする提言（第1次提言）<sup>13</sup>を取りまとめた。

この提言を踏まえ、国土交通省は、地方公共団体に対して下水道管路の全国特別重点調査の実施を要請した。調査の対象となったのは、直径2m以上の大型管で、設置から30年以上経過するもの（総延長約5,000km）であり、このうち、腐食しやすい構造を持つ箇所等については、優先実施箇所として、先行して調査を実施することとなった。

令和7年9月末時点の調査結果によれば、優先実施箇所約813kmのうち約785kmで目視調査等を行い、うち約666kmで緊急度を判定したところ、緊急度Ⅰの要対策延長（原則1年以内の速やかな対策が必要と見込まれる推計延長）は約75km、緊急度Ⅱの要対策延長（応急措置を実施した上で5年以内の対策が必要と見込まれる推計延長）は約243km、空洞は7箇所と確認されたという<sup>14</sup>。

##### イ 第2次提言

陥没対策委員会は、第1次提言を公表した後も、引き続き、中長期的な視点から下水道等地下に存するインフラのマネジメントを見直すべく、大規模な下水道の点検方法の見直しをはじめ、大規模な道路陥没を引き起こすおそれのある地下管路の施設管理の在り方などについて検討を行った。令和7年5月、同委員会は、「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～」(第2次提言)<sup>15</sup>を取りまとめ、新しい管路メンテナンスへの転換に向けた提言を行った。

第2次提言は、下水道管路を「極めて過酷な状況に置かれたインフラ」とし、安全性確保を何より優先するという基本スタンスの下、点検や調査の高度化（技術化）、コストダウンを徹底的に進めるべきとした。特に、下水道管路の点検調査については、「管路の損傷しやすさ（ハザード）」と「社会的影響の大きさ（影響力）」の2つの観点からメリハリを付けて行う必要があるとした。

さらに、下水道管路にリダンダンシー（冗長性）<sup>16</sup>やメンテナビリティ（維持管理の容

<sup>13</sup> 陥没対策委員会「埼玉県八潮市で発生した大規模な道路陥没を踏まえた下水道管路の全国特別重点調査の実施について（提言）」（令7.3.17）〈<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/content/001877041.pdf>〉

<sup>14</sup> 確認された空洞については、5箇所対策済み、2箇所対策実施中とされる。  
第45回国と地方のシステムワーキング・グループ（令7.12.4）資料1（1）6頁〈[https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/reform/wg6/2025/wg6\\_1204shiryoul\\_1.pdf](https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/reform/wg6/2025/wg6_1204shiryoul_1.pdf)〉

<sup>15</sup> 陥没対策委員会「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7.5.28）〈<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/content/001891084.pdf>〉

<sup>16</sup> リダンダンシー（redundancy）とは、冗長性や余剰を意味する。冗長性とは、必要最低限のものに加え、重複するもの、余分なものがある状態を表している。国土計画上では、リダンダンシーは、自然災害等による障害発生時に、一部区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークやライフライン施設が多重化されていたり、予備の手段が用意されていたりするような状態を意味

易性)を持たせるため、管路の多重化や連絡管の整備、容易に点検が行える構造への見直しなどが必要とした。

加えて、道路管理者<sup>17</sup>と道路占用者<sup>18</sup>が連携し地下空間のデジタル管理の高度化を行う必要性や、アセットマネジメントを基盤とする投資最適化、広域連携による基盤強化、維持管理費等を適切に反映した使用料の設定、財政支援の重要性についても示した。

このほか、陥没対策委員会の第2次提言等を踏まえ、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の後継計画である「第1次国土強靱化実施中期計画」(令和8～12年度)(令和7年6月6日閣議決定)において、下水道施設の戦略的維持管理・更新にかかる施策について、図表1のとおり位置付けられた。

図表1 第1次国土強靱化実施中期計画(上下水道関係)

	水道	下水道
更新	<p><b>大口径管路の更新の加速</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>8%[R6] → 32%[R12] → 100%[R23]</p>	<p><b>特別重点調査に基づく大口径管路の更新の完了</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>※口径2m以上かつ30年以上経過した下水道管路</li> </ul> <p>0%[R6] → 100%[R12]</p>
リダンダンシー	<p><b>リダンダンシー確保の加速</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>33%[R6] → 76%[R12] → 100%[R15]</p>	<p><b>リダンダンシー確保が必要な全自治体で取組開始</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>7%[R6] → 100%[R9]</p>
D X	<p><b>メンテナンスDX技術の全国での標準装備完了</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>34%[R6] → 100%[R9]</p>	<p><b>メンテナンスDX技術の全国での標準装備完了</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>21%[R6] → 100%[R9]</p>

(出所) 第45回国と地方のシステムワーキング・グループ(令7.12.4)資料1(1)

### ウ 第3次提言

その後、陥没対策委員会は、全国特別重点調査の結果も踏まえ、第2次提言の内容の精緻化を行い、令和7年12月、「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」(第3次提言)<sup>19</sup>を取りまとめた。第3次提言は、下水道管路の点検や調査、診断、再構築に関し、「メリハリ」と「見える化」を重点的に図るよう求めている。

具体的には、損傷リスクが大きい箇所や、事故が起きた際の社会的影響が大きい箇所

するものとして用いられている。

<sup>17</sup> 道路法(昭和27年法律第180号)は、道路の種別ごとに道路管理者を定めている。例えば、都道府県道はその路線の存する都道府県(又は政令市)が、市町村道はその路線の存する市町村が、道路管理者となる。なお、一般国道については、直轄国道(指定区間)が国土交通大臣による管理、補助国道(指定区間外)が都道府県又は政令市の管理となる。

<sup>18</sup> 道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、道路の空間を独占的・継続的に使用することを「占用」という。道路を占有しようとする者は、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

<sup>19</sup> 陥没対策委員会「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」(令7.12.1) <<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/seweraage/content/001970962.pdf>>

に対しては、点検・調査を高頻度化（重点化）し、他方、リスクや社会的影響が小さい箇所については、詳細調査箇所を絞り込むなどして、軽量化を図るべきだとしている。

また、点検・調査・診断における新技術の導入や、デジタル管理体制の早期確立などにより、管理者等にとっての「テクニカルな見える化」を推進する必要があるとしている。このほかにも、インフラ老朽化に対する危機感を一過性のもので終わらせないため、上下水道の劣化状況をありのまま国民に見える化し、インフラ老朽化問題の自分ごと化を促す「市民への見える化」も推進する必要性があるとした（2つの「見える化」）。

なお、このような新たな管路マネジメントへの転換を徹底するためには、点検・調査の頻度等を国によって基準化し、技術の高度化・実用化を図り、「第1次国土強靱化実施中期計画」等に基づく重点的な財政支援を実施することが必要であるとされている。

さらに、多くの地方公共団体において、下水道の点検等を担う技術系職員の配置・育成が厳しい状況にあることを踏まえ、群マネの考え方にに基づき、地方公共団体同士の広域連携に加え、技術系職員も「群」となって広域的に連携する、「人の群マネ」を積極的に推進する必要性についても提示した。

以上のほか、同提言では、インフラメンテナンスの担い手の待遇改善、点検・調査に加えて計画・設計・整備・修繕・改築なども一体的に考える統合的「マネジメント」体制の構築、インフラ管理者や利用者等が一体となってインフラマネジメントの取組に参加する「モーメントム」（機運）醸成の必要性などについても示された。

## （2）下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会

下水道管路の点検や再構築に関する具体的な基準等を検討するとして陥没対策委員会の第2次提言を受け、令和7年8月、国土交通省は「下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会」を開き、下水道管路の維持管理及び構造に関する基準をどのように見直すか等について議論を開始した。

令和8年1月、同検討会は「下水道管路マネジメントのための技術基準等に関する中間整理」<sup>20</sup>を公表し、限られた人員や予算の中で下水道管路の安全性を確保するため、管路を重要管路と枝線に区分し、それぞれに応じたメリハリのある点検・調査を実施するよう求めた。

また、現在、下水道管路の維持修繕基準は、下水道法施行令（昭和34年政令第147号）によって「腐食するおそれが大きい箇所は、5年に1回以上の適切な頻度で行う」と規定されているところ、この中間整理では、今後は重要管路の要注意箇所については3年または5年に1回以上、枝線の要注意箇所については5年に1回以上の頻度で実施する考えが示された（図表2参照）。

さらに、下水道管路の診断区分についても、これまで「重度」、「中度」、「軽度」、「劣化なし」としていたものを、「緊急措置段階」、「早期措置段階」、「要監視段階」、「健全」、「診断保留」に改める案が示された。

<sup>20</sup> 下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会「下水道管路マネジメントのための技術基準等に関する中間整理」（令8.1）〈<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/seweraage/content/001977754.pdf>〉

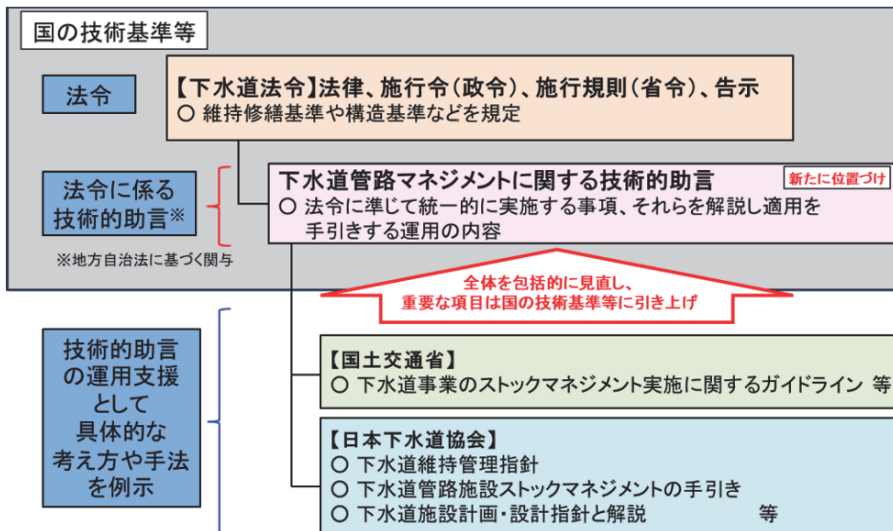
なお、下水道管路のマネジメントに関する技術基準等については、国土交通省のガイドラインに計画を策定・実施するための考え方の例が、(公社)日本下水道協会の指針等に施設の維持管理や設計、施工等を行うための実務的な考え方や具体的な手法の例が示されている。中間整理では、国土交通省及び日本下水道協会が定めるガイドラインや指針を包括的に見直し、重要な項目は、今後、「国の技術基準等」に引き上げることとしている(図表3参照)。

図表2 新たな「メリハリ」をつけた点検

点検	重要管路		枝線	
	頻度	要注意箇所 3年や5年に1回以上	要注意箇所以外 10年に1回以上	要注意箇所 5年に1回以上
方法	複数手法を組み合わせ高度化		概略点検を含め適切に実施 (末端の取付管等は、時間計画保全や事後保全の考え方も参考に効率的に更新)	

(出所) 下水道管路マネジメントのための技術基準等に関する中間整理

図表3 下水道管路マネジメントに関する技術基準等の位置付け



(出所) 下水道管路マネジメントのための技術基準等に関する中間整理

### (3) 道路地下空間マネジメントの検討

下水道管を道路地下に設置しようとする場合、設置者は、当該道路を管理する国又は地方公共団体等から道路を占有する許可を受ける必要がある。埼玉県八潮市の道路陥没事故発生を受け、道路管理者と、下水道管理者等の道路占有者が連携し、地下埋設物の維持管

理状況等の情報を定期的に共有<sup>21</sup>する必要性が高まっている。

これを踏まえ、陥没対策委員会の第2次提言は、道路管理者と道路占有者が連帯し、それぞれが持つ地下空間情報をデジタル化・統合する仕組みづくりを検討する必要性を提示した。そして、その実現のため、占有物の安全性を確認した旨や点検結果を道路管理者へ報告することを、占有許可の条件として規定する仕組み<sup>22</sup>を検討するべきであるとした。

こうした状況を踏まえ、国土交通省は令和7年7月、道路法施行規則（昭和27年建設省令第25号）の一部を改正し、道路管理者が占有物件の安全性や維持管理の状況について確認できるよう、道路占有者に対して、占有物件の安全性に関する報告及び、地下占有物連絡会議<sup>23</sup>等が必要と認める場合における点検結果等の報告を求めることとした（令和8年4月1日から適用）。

具体的には、①道路占有者は、占有期間更新時又は5年に1回、占有物の安全点検結果を道路管理者へ報告すること、②電柱、電線及び地下管路等の占有者にあつては、道路管理者等の定める期間ごとに、点検の実施状況や結果等、占有物件の維持管理の状況に関する事項について報告することとなった<sup>24</sup>。

さらに、道路法施行規則の改正に伴い、国土交通省は令和7年7月、「道路管理者による占有物件の維持管理の適正化ガイドライン」（新ガイドライン）を制定し<sup>25</sup>、占有物件に起因する道路の構造・交通への支障等を未然に防ぐための対応方針を公表した。具体的には、道路法第39条の8が道路占有者に維持管理義務を課していること等を周知徹底し、また、道路占有者が維持管理等を怠っていると認められる場合には、必要に応じて道路管理者が立ち入り検査を行うことなどが方針として示された。

令和7年12月に公表された陥没対策委員会第3次提言は、地下空間について、道路管理者と占有者が連携して占有物の点検計画等の確認を行うことにより、適切な維持管理を実施する必要があるとした。また、占有物の正確な位置情報<sup>26</sup>など、占有物に関する情報把握についても早期に進めるべきであるとした。

また、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会は、令和7年11月から道路地下空間を取り巻く現状と課題について議論を開始した。具体的には、道路排水施設に起因した道路陥没を防ぐ取組、道路と占有物相互の健全性を効率的に把握する取組、地下施設の位置や維持管理方法等を把握する取組、既存の地下施設のより正確な位置を把握する取組、道路管理者と占有者による工事実施時期等を調整する取組に係る議論を経て、同部会は、同

---

<sup>21</sup> 陥没対策委員会の第2次提言に先立ち、国土交通省は、道路管理者と道路占有者の間で情報共有を行う体制を設けるため、各都道府県の道路メンテナンス会議の下に「地下占有物連絡会議」を設置することとした（令和7年4月頃から順次開催）。これに対し、第2次提言では、紙ベースで情報を管理している事業者の存在を踏まえ、デジタル化等により、こうした会議における情報共有の効率化を図ることが課題と指摘された。

<sup>22</sup> 国直轄道路では、道路地下の占有を許可する条件として、占有物の管理状況の報告を求めている。一方で、地方公共団体が管理する道路で同様の取組を実施しているものは一部にとどまるとされる。

<sup>23</sup> 脚注21参照。なお、同会議は、道路法第28条の2第1項が定める協議会として設置するもの。

<sup>24</sup> 令和7年7月25日 国土交通省報道発表<[https://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_001966.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001966.html)>

<sup>25</sup> 同名の「道路管理者による占有物件の維持管理の適正化ガイドライン」の制定について（令和元年5月30日付け国道利第1号、国道メ企第2号）は廃止された。

<sup>26</sup> 道路管理者は、地下施設の埋設位置について、占有申請時の図面等によって把握しているとされる。しかし、実際の埋設位置と異なる場合が存在するとされる。

年12月、これらの取組等を「道路地下空間の課題への対応に関するロードマップ（案）」<sup>27</sup>として整理した。今後、同ロードマップに基づき、維持管理の規定化や道路地下空間の見える化、占用許可に関する運用などについて、計画的に検討を進めていくとしている。なお、各取組については、令和10年までの運用開始を見込んでいとされる。

国土交通省は、陥没対策委員会、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、占用制度の在り方について議論を進めるため、令和8年3月「占用制度のあり方に関する専門部会」を設置した。同専門部会は、今後、占用物件の維持管理の在り方や、占用者と連携した道路空間マネジメントの手法など、占用制度の運用に関する課題について議論を進めるとされる。

#### （４）上下水道政策の見直し ―上下水道政策の基本的なあり方検討会―

##### ア 第1次とりまとめ

令和6年4月、それまで厚生労働省所管であった水道整備・管理行政のうち、水道の水質基準の策定等の水質又は衛生に関する事務以外の事務が国土交通省に移管された。これにより、国土交通省は、水道・下水道行政を、一体として担うこととなった。

これを受け、国土交通省は令和6年11月、今後の上下水道政策の基本的な在り方について検討するため、「上下水道政策の基本的なあり方検討会」（以下「政策検討会」という。）を設置し、2050年の社会経済情勢を見据えた、強靱で持続的かつ多様な社会的要請に応える上下水道システムへ進化するための基本的な方向性について、議論を開始した。

その後、令和7年1月に発生した埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえ、同政策検討会は、今後進めるべき上下水道政策のうち、強靱で持続可能な上下水道を実現するための基盤の強化について先行して議論を行い、同年6月に第1次とりまとめ「強靱で持続可能な上下水道に向けた組織・経営改革の始動」<sup>28</sup>を公表した。

第1次とりまとめでは、強靱で持続可能な上下水道を実現するための基盤の強化に向けた取組の方向性として、「単一市町村による経営にとらわれない経営広域化の国主導による加速化」、「更新投資を適切に行い次世代に負担を先送りしない経営へのシフト」、「官民共創による上下水道の一体的な再構築と公費負担のあり方の検討」の3つの方向性が示された。

##### イ 第2次とりまとめ

政策検討会は、第1次とりまとめを公表した後も、第1次とりまとめにおいて示した各取組の方向性の具体化に関する議論を行うとともに、強靱で持続可能な上下水道を実現するための基盤強化に向けた「集約型・分散型<sup>29</sup>のベストミックスによる施設の最適配

<sup>27</sup> 社会資本整備審議会道路分科会第87回基本政策部会 資料1 7頁<[https://www.mlit.go.jp/policy/shin\\_gikai/content/001973919.pdf](https://www.mlit.go.jp/policy/shin_gikai/content/001973919.pdf)>

<sup>28</sup> 脚注10に同じ

<sup>29</sup> 集約型とは、従来全国で整備されてきたような、上下水道の管路網による給排水システムをいう。対して分散型とは、地域・家庭ごとに小規模な浄水場や合併処理浄化槽などを設置して、給水・下水処理を実施するシステムをいう。人口密度が低下する地域では、集約型の一部を分散型に転換して事業の効率を高めようとする動きがある。

置」や「上下水道を将来に繋ぐための人材確保・育成方策」に関する課題や取組の方向性等についても整理を行った。

その後、政策検討会は、令和8年1月に第2次とりまとめ<sup>30</sup>を公表した。第2次とりまとめの主な内容として、『『複数自治体による事業運営の一体化』の国主導による加速化』、「集約型・分散型のベストミックスによる施設の最適配置」、「上下水道を将来に繋ぐための人材確保・育成方策」、「老朽化対策を着実に進める経営の実現」の4つの方向性が示された。

このうち、「複数自治体による事業運営の一体化」については、取組の方向性の具体化に向け、下水道事業に関して、①事業運営の一体化を加速化させる国の方針や各主体の責務の明確化、②下水道事業運営の一体化を進めるための選択肢の拡大等が提案されている。また、「集約型・分散型のベストミックスによる施設の最適配置」については、下水道区域の縮小・廃止に係る手続き等の明確化等の方向性が提案されている。

#### (5) 法律案の提出

以上を背景として、都道府県による広域連携推進計画の策定、下水道管理者による施設の工事及び維持管理の状況の公表の義務化、下水道区域の見直し、道路における下水道管等の占用物件の適切な維持管理の確保を図るための道路管理者と道路占用者との間の占用物件等の維持修繕に関する協定制度の創設等の措置を講ずることを内容とする「下水道法等の一部を改正する法律案」（閣法第38号）（以下「本法律案」という。）が、令和8年3月17日、内閣から国会に提出された。

### 4. 本法律案の概要

#### (1) 下水道の基盤強化

##### ア 基本方針・広域連携推進計画の策定

下水道事業を取り巻く状況を踏まえ、本法律案では、下水道法（昭和33年法律第79号）の目的に、下水道の改築、修繕、維持その他の管理の基準等を定めること、下水道の整備に加え下水道の基盤の強化を図ることを追加することとしている（改正下水道法第1条）。

また、下水道整備及び基盤の強化に関する基本方針を国土交通大臣が策定することとし（改正下水道法第2条の2）、基本方針には、下水道の整備、基盤強化、維持・修繕・計画的な改築、人材確保及び育成、下水道管理者間における広域連携、情報通信技術等先端的技術の活用等に係る基本的な事項について定めることとしている。

さらに、複数の下水道管理者の連携を推進するため、本法律案では、都道府県が「広域連携推進計画」を策定する制度を創設する（改正下水道法第31条の2）。広域連携推進計画は、国の基本方針に基づき策定することとされ、同計画を策定しようとする都道府

<sup>30</sup> 上下水道政策の基本的なあり方検討会 第2次とりまとめ 『『複数自治体による事業運営の一体化』と『集約型・分散型をベストミックスした施設の最適配置』による上下水道の基盤強化』（令8.1.20）〈<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/seweraage/content/001977749.pdf>〉

県は、計画の作成及び実施に関して必要な協議を行うための協議会（都道府県協議会）を組織することができる（改正下水道法第31条の3）。

#### イ 都道府県による公共下水道の管理の特例

下水道は、公共下水道、流域下水道及び都市下水路の3種類に区分される。公共下水道とは、「主として市街地における下水を排除し、又は処理するために地方公共団体が管理する下水道で、終末処理場を有するもの又は流域下水道に接続するものであり、かつ、汚水を排除すべき排水施設の相当部分が暗渠である構造のもの」及び「主として市街地における雨水のみを排除するために地方公共団体が管理する下水道で、河川その他の公共の水域若しくは海域に当該雨水を放流するもの又は流域下水道に接続するもの」をいう（下水道法第2条第3号、第4号）。

公共下水道については原則市町村が、流域下水道については原則都道府県が、都市下水路については原則市町村がその設置・管理を行うこととされ、それぞれ公共下水道管理者、流域下水道管理者、都市下水路管理者と称される。

前述のとおり、多くの地方公共団体においては、技術系職員の確保等に苦慮しているところであり、こうした状況を踏まえ、陥没対策委員会の第3次提言は、地方公共団体や技術者間の連携に加え、必要に応じて都道府県が市町村の事務を代行するなどの環境を構築する重要性を指摘していた。

そこで、本法律案では、都道府県が策定する広域連携推進計画に、当該都道府県による公共下水道の管理（設置を除く。）に関する事項が定められている場合においては、本来の管理者である市町村に代わり、都道府県が、当該公共下水道の管理を行うことができる規定を設けることとしている（改正下水道法第3条第3項）。

また、公共下水道の管理者について定める下水道法第3条の規定にかかわらず、災害が発生した場合において、市町村から要請があり、かつ、当該市町村における公共下水道の復旧に関する工事の実施体制その他の地域の実情を勘案して、当該市町村が管理する公共下水道について復旧に関する工事を当該市町村に代わって自ら行うことが適当であると認められるときは、流域下水道を管理する都道府県は、災害復旧工事を代行することができる規定が設けられている（改正下水道法第14条の2）。

なお、本法律案は、災害発生時における速やかな下水道の復旧を図るため、国、都道府県、市町村及び下水道管理者並びにその他の関係者は、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならないとする規定を新たに設けている（改正下水道法第31条の8）。

#### ウ 「連携協力下水道」制度の創設

2において前述したとおり、国土交通省は、群マネの取組を推進している。陥没対策委員会の第3次提言も、群マネの考え方にに基づき、地方公共団体間の協力体制を強化することが重要であると指摘していた。

こうした提言を踏まえ、本法律案は、隣接し、又は近接する2以上の市町村の区域に存する公共下水道、流域下水道又は都市下水路のうち、その管理を関係下水道管理者間における連携及び協力により効率的かつ効果的に行う必要があるもの（連携協力下水道）

については、関係下水道管理者は、協議してその管理の方法及び管理に要する費用の負担を別に定めることができるとする規定を新たに設けることとしている（改正下水道法第31条の5）。これにより、管理者間の協議によって、点検・修繕・改築を他の自治体が代行できる制度を創設することとしている。

## エ 人口減少を踏まえた下水道区域の見直し

陥没対策委員会の提言や政策検討会のとりにまとめにおいて、集約型システムと分散型システムのベストミックスにより、下水道施設の最適配置を図る必要性が提言されている。

しかし、仮に下水道から他の汚水処理手法への転換を行う場合、下水道の供用を維持しながら順に転換工事を進めていくことが想定されるが、現行の下水道法では、公共下水道の排水区域<sup>31</sup>内では必ず公共下水道に接続しなければならないという義務が課されており、排水区域内で各戸を下水道から分離する工事を実施することが認められていない。

そこで、本法律案では、排水区域及び処理区域（以下「排水区域等」という。）の廃止に係る規定を新たに設け、排水区域等の自然的経済的社会的諸条件を考慮し、公共下水道により当該排水区域等の全部又は一部の下水を排除又は処理する必要がなくなったと認める場合には、当該排水区域等の全部又は一部を廃止できることとしている（改正下水道法第9条の2第1項、第5項）。これにより、排水区域等の廃止が公示された区域については、公共下水道への接続義務を適用除外とし、下水を公共下水道以外の設備又は施設に流入させるための排水施設を設置できることとされている。

なお、排水区域等の全部又は一部を廃止しようとするときは、原則として、当該区域内で公共下水道を使用する全員の同意を得なければならないとされている。

## オ 使用料の算定・収支見通しの公表

政策検討会第2次とりまとめは、経営の観点のみならず、広域連携を円滑化する環境整備の観点からも、資産維持費を含む下水道使用料の算定基準の明確化や、下水道管理者が計画的な改築の費用を含む収支見通しを作成・公表し、収支見通し及び使用料を定期的に見直す枠組みを検討する必要があるとしていた。

そこで、本法律案では、公共下水道の使用料の原則等について定める下水道法第20条第2項を改め、「能率的な管理の下における適正な原価に、改築を実施するため将来において必要となる資金として積み立てるべき額を加えたものを超えないものであること」とすることとしている。また、同条第3項を新たに設け、使用料を定めるに当たって必要な技術的細目は、国土交通省令で定めることとしている。

さらに、改正下水道法第7条の4を新たに設け、公共下水道管理者は、長期的な観点から、排水区域における降水量、人口その他の下水の量及び水質に影響を及ぼすおそれのある要因、地形及び土地利用の状況並びに下水の放流先の状況に鑑み、公共下水道の

---

<sup>31</sup> 排水区域とは、公共下水道により下水を排除することができる地域をいい、処理区域とは、排水区域のうち、排除された下水を終末処理場により処理することができる地域をいう。公共下水道の処理区域においては、くみ取り便所を公共下水道に連結した水洗便所に改造しなければならない。

計画的な改築に努めなければならないとすることとし（同条第1項）、その上で、公共下水道の改築に要する費用を含む公共下水道の管理に係る収支の見通しを作成し、これを公表するよう努めなければならないこととしている（同条第2項）。

## （2）下水道の構造・維持管理等に係る基準の見直し

### ア 下水道の構造の原則

埼玉県八潮市での道路陥没事故を受け、下水道の構造を、容易に点検・修繕等が行える構造に改善する必要性が高まっている。陥没対策委員会の第2次提言は、管路の複線化や処理施設の分散化などによる戦略的な再構築を提示し、同委員会第3次提言は、そうした改築、修繕、点検及び災害復旧等を容易にする管路構造の基準を、国が定めるべきと提言した。

これらの提言を受け、本法律案は、下水道構造の原則について定める下水道法第7条を改め、下水道の構造は、改築、修繕、点検及び災害時の応急措置等の容易性を考慮すべきことを原則化することとしている<sup>32</sup>。

### イ 維持又は修繕に係る基準

下水道の維持修繕に係る技術上の基準及びその他必要な事項は政令で定めることとされており（下水道法第7条の3第2項）、この技術上の基準は、公共下水道の修繕を効率的に行うための施設の点検及び災害発生時において公共下水道の機能を維持するための応急措置の実施に関する基準を含むものでなければならないとされている（同条第3項）。本法律案では、この規定に加え、政令が定める技術的基準は、公共下水道の施設の安全性（下水道の状態と対策の要否）の評価に係る基準を含むものでなければならないこととしている（改正下水道法第7条の3第3項）。

なお、現行の下水道法施行令は、第5条の12において、腐食のおそれが大きい公共下水道については5年に1回以上の頻度で点検を行うことなどを定めているが、こうした点検頻度等については前述のとおり「下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会」において見直しに向けた検討が行われており、将来的に下水道法施行令も改正されることが見込まれている（3の（2）参照）。

## （3）道路地下空間の安全性確保に向けた連携体制の構築等

### ア 道路管理者と道路占有者の連携による維持管理の実施

埼玉県八潮市での道路陥没事故を受け、道路管理者と道路占有者が連携して地下空間の安全性確保に取り組む必要性が高まっている。このことから、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会は、道路管理者と道路占有者が共同で維持修繕を行う有効性を指摘していた。

そこで、本法律案は、両者の連携強化に向け、下水道の事業計画に道路管理者の協力

<sup>32</sup> 現行の下水道法第7条は、下水道の構造について、「公衆衛生上重大な危害が生じ、又は公共用水域の水質に重大な影響が及ぶことを防止する観点から政令で定める技術上の基準に適合するものでなければならない」とのみ定めている。

が必要な事項を記載することができるよう規定を設けることとしている。具体的には、事業計画に定めるべき事項のうち、点検の方法及び頻度においては、道路管理者との連携による路面下の点検の実施、道路の区域における地盤の状況に関する情報の提供、その他の公共下水道管理者又は流域下水道管理者が行う点検のために道路管理者の協力が必要な事項を記載することができるとしている（改正下水道法第5条第2項、第25条の24第2項）。

さらに、道路法において、占用物件の維持修繕に関する協定制度（占用物件等維持修繕協定）を新たに設け、協定に基づき道路管理者と道路占用者が連携して点検・修繕等を行う制度を創設することとしている（改正道路法第20条の3）。この際、維持修繕に要する費用についても、道路法上の規定<sup>33</sup>にかかわらず、別に協定で取り決めることができるとしている（同条第3号）。

#### イ 道路占用許可制度の見直し

本法律案は、道路管理者が占用物件の点検計画や正確な位置情報等を把握できるよう、占用許可申請書の記載事項に、占用物件の維持管理に関する事項を追加することとしている（改正道路法第32条第2項第8号）。さらに、道路の地下に埋設する占用物件については、工事完了時における工作物等の状況を示す図面（竣工図）等の提出を義務付けることとしている（同条第4項）。道路地下施設の正確な位置情報を把握することは、道路地下空間の安全性を確保する上での課題とされており、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、竣工図（竣工データ）を用いた位置情報把握や、占用手続の中での占用物の維持管理に係る内容把握等の必要性が指摘されていた。

## 5. おわりに

下水道の基盤強化のための方策として、本法律案は広域連携の推進を打ち出している。広域連携推進計画の策定主体として都道府県が設定されたことから、市町村間の広域連携の推進のため、都道府県が、旗振り・調整役としての役割を期待されていることがうかがえる。また、今般公共下水道の災害・事故からの復旧を都道府県が代行できる制度も創設され、有事に都道府県の有する技術力等をいかした迅速な対応が図られることが期待される。一方で、根本的な技術者不足を解決するための取組もより一層進める必要がある。陥没対策委員会の第3次提言において示された、現場に「もっと光を」当てるための取組、すなわち表彰制度の導入や処遇改善などの対策の充実も求められよう。

また、下水道の基盤強化の一環として、公共下水道管理に係る収支見通しの作成・公表が法律に規定されることとなる。物価上昇や、官民連携による経費削減効果等も反映した精緻な収支見通しが示されることが期待される。

加えて、今般、公共下水道への接続義務等が緩和されることにより、下水道の既整備区域において、人口減少・施設の老朽化を踏まえた汚水処理手法への転換が進めやすくなると見込まれる。この際、地方公共団体が最適な汚水処理の手法を選択することができるよ

<sup>33</sup> 現行の道路法第62条は、道路の占用に関する工事の費用について、原則占用者が負担することを定めている。

う、国として、下水道の既整備区域における集約型システムと分散型システムを経済比較する指針や、対象とする区域を適切に選定する方法等を示し、周知する取組も重要ではないか。

埼玉県八潮市の事故を受け、下水道の構造を点検等が容易なものにする必要性及び点検基準を見直す必要性が提起され、本法律案では、これらの趣旨を踏まえた規定が設けられることとなった。今後、政令において点検頻度等も見直されることが見込まれるが、こうした法令に基づく適切な点検・調査が、今後全国においてあまねく実施されることが重要となる。そのためにも、国として地方公共団体に対し、積極的に技術的支援を実施していくことが効果的であろう。さらに、ただ点検・調査を実施して終わるのではなく、市民がインフラの現状を理解できるよう、点検結果の「見える化」を図る手法についても、今後検討が進められるよう期待したい。

#### 【参考文献】

山本哲三、佐藤裕弥『新しい上下水道事業 再構築と産業化』（中央経済社 2018年）  
下水道法令研究会『逐条解説 下水道法 第五次改訂版』（ぎょうせい 2022年）

(のぐち ゆきえ)