

2025年度
一橋大学国際・公共政策大学院
専門職学位課程
春季社会人特別選考 第2次試験(小論文)問題
〔公共法政プログラム〕

受験番号 _____

日 時 2025年1月22日(水)
試験時間 10時00分～11時30分 (90分)

注意事項

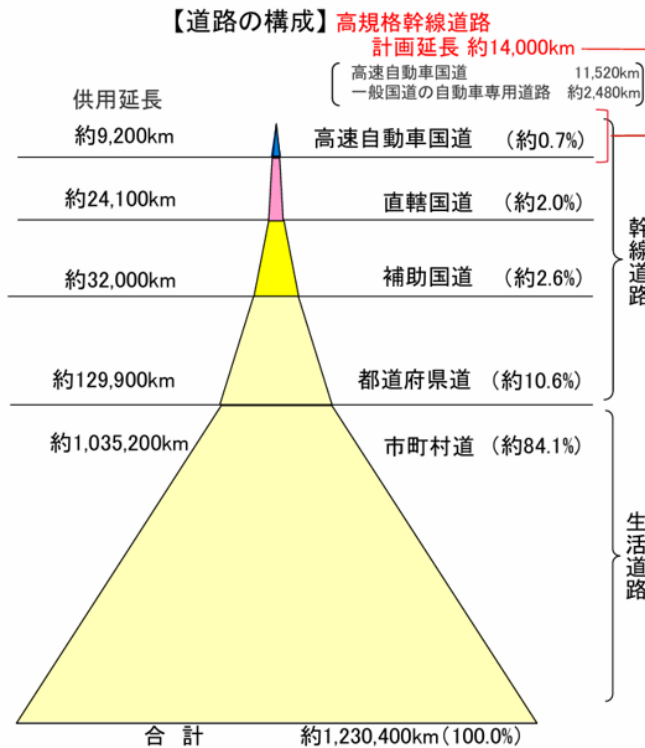
- (1) 問題冊子、解答用紙及び下書用紙には、氏名は書かないでください。
- (2) 問題冊子、解答用紙及び下書用紙は、試験室から持ち出さないでください。
- (3) 受験票は机の上においてください。
- (4) 受験票と筆記用具、時計以外のものは机の上に出さないでください。
- (5) 携帯電話は電源を切り、かばんの中にしまってください。
- (6) 時計等についているアラーム機能、計算機能、翻訳機能、その他時計以外の機能をOFFにしてください。
- (7) 試験中に体調不良または手洗所に行く等の理由で試験室から一時退室しようとする場合は、監督員に申し出てください。
- (8) 不正行為を行った者または監督員の指示に従わなかった者は、失格とします。

問題

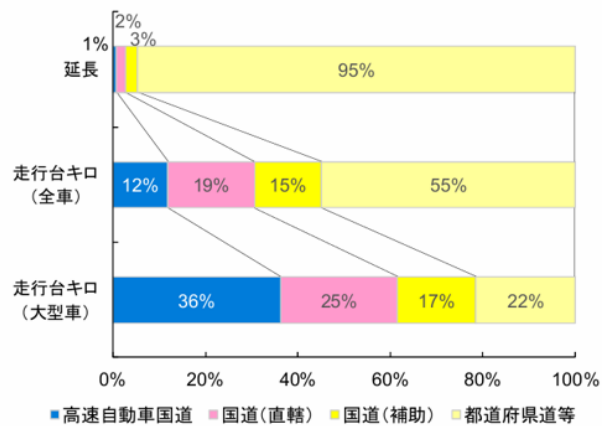
次の資料は、日本の道路に関する資料である。これらを参考に、道路の維持管理に関する課題を分析し、それを解決するために国や地方公共団体が講じるべき施策について、具体的に論じなさい。

資料 1

日本の道路の体系



【道路別 延長及び物流等のシェア】



※高速自動車国道については、令和6年4月1日時点。その他は令和4年3月31日時点。

※走行台キロは、「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査」「自動車燃料消費量調査(令和3年度分)」による。

国土交通省ウェブサイト

(<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorogyousei/0.pdf>) より抜粋

資料 2

道路の管理者・費用負担

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第4条】	国土交通大臣	高速道路会社 (国、都道府県(政令市))
一般国道	直轄国道 (指定区間)	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第5条】	国土交通大臣	国 都道府県(政令市)
	補助国道 (指定区間外)		都道府県(政令市)	国 都道府県(政令市)
都道府県道		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第7条】	都道府県(政令市)	都道府県(政令市)
市町村道		市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】	市町村	市町村

※高速道路機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・管理等がなされる

※高速自動車国道の()書きについては新直轄方式により整備する区間

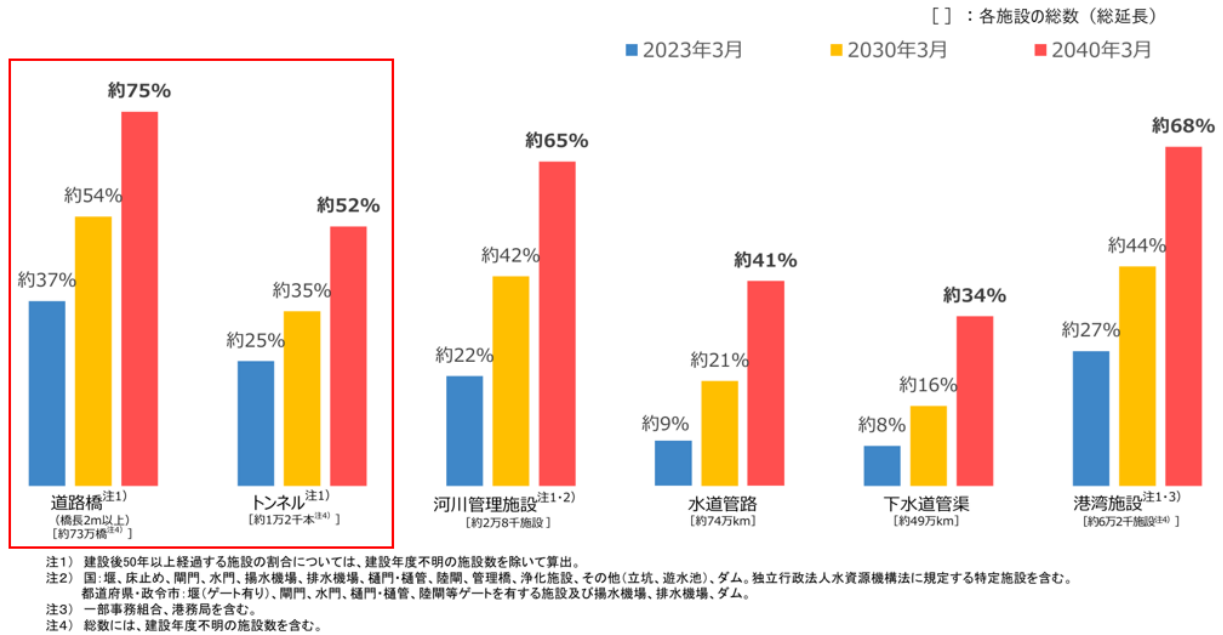
※補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合に道路管理者に補助することができる

国土交通省ウェブサイト

(<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorogyousei/0.pdf>) より抜粋

資料 3

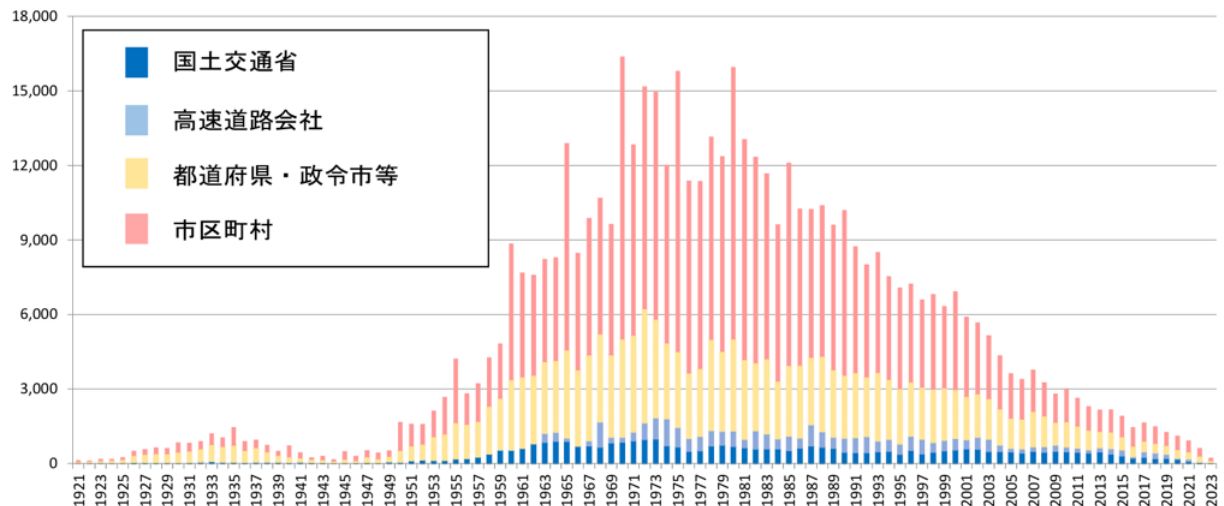
建設後50年以上経過する社会資本の割合



国土交通省ウェブサイト
 （<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/infra/content/001843710.pdf>）より抜粋・加工

資料 4

建築年度別の橋梁数



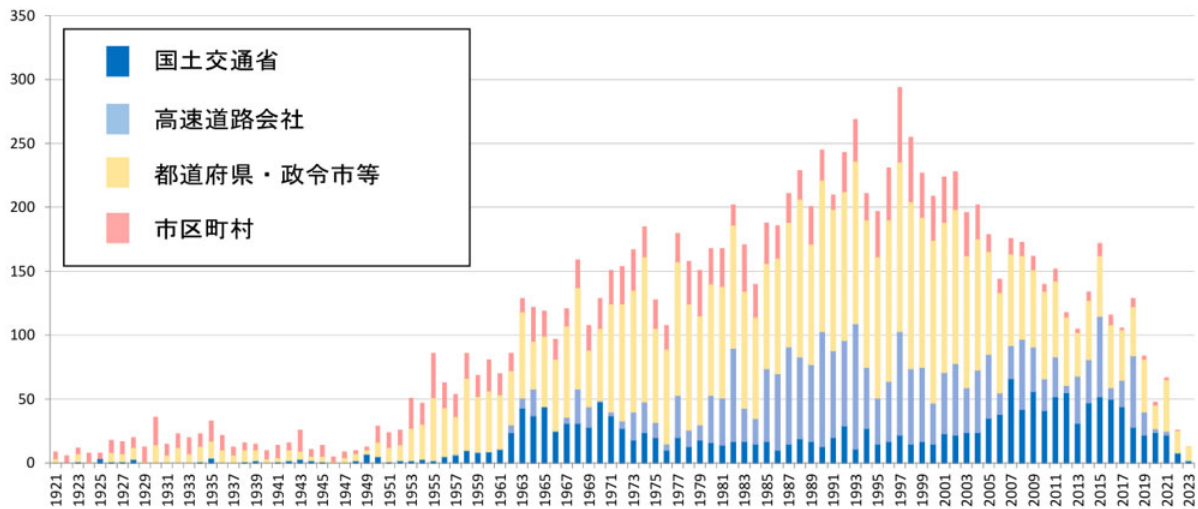
※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁が約 19.5 万橋ある。

（出典）道路局調べ（2024.3 末時点）

国土交通省ウェブサイト
 （https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/r05/r05_08maint.pdf）より抜粋

資料 5

建築年度別のトンネル数



※この他、古いトンネルなど記録が確認できない建設年度不明トンネルが約 290 箇所ある。

(出典)道路局調べ(2024.3 末時点)

国土交通省ウェブサイト

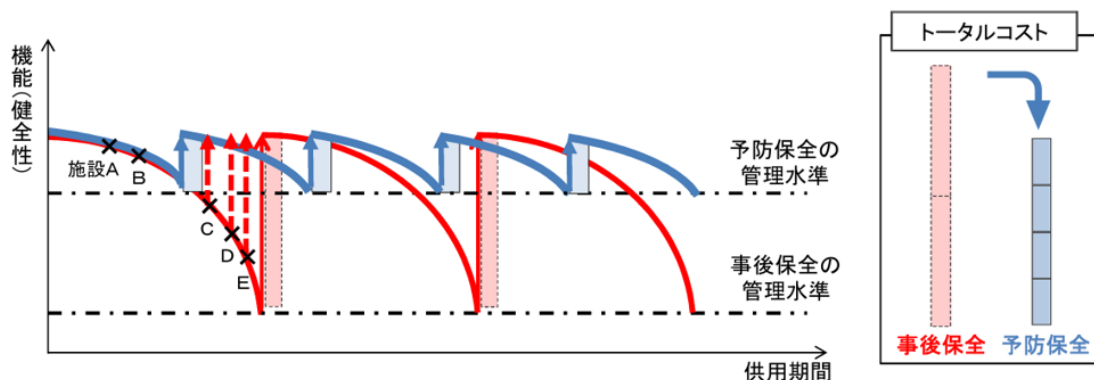
(https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/r05/r05_08maint.pdf) より抜粋

資料 6

事後保全と予防保全

○施設の点検が進捗し、今後、「予防保全」の考え方に基づくメンテナンスサイクルを構築するためには、「予防保全」の考え方で対応できる水準以下に老朽化している施設への措置を早期に実施する必要がある。

【事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル】



- 予防保全: 施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
- 事後保全: 施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

国土交通省ウェブサイト

(<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001375673.pdf>) より抜粋

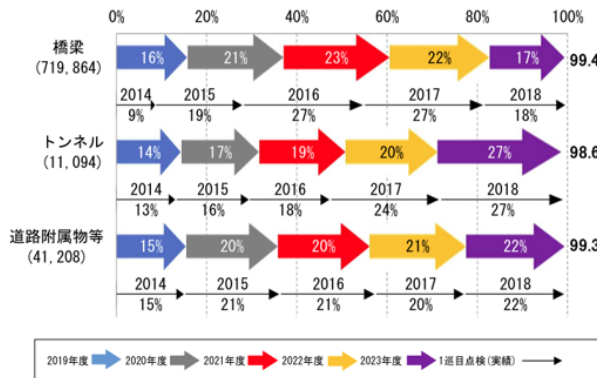
資料 7

橋梁・トンネル等の点検状況

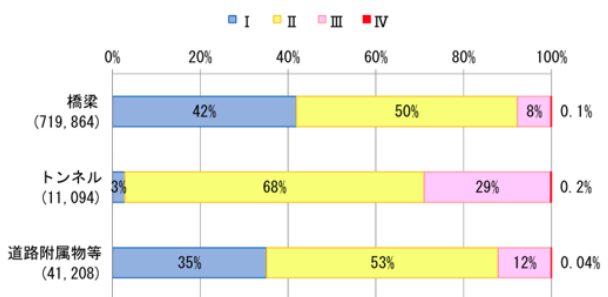
- 全道路管理者の2巡目(2019～2023年度)の点検実施状況は、橋梁:99.4%、トンネル:98.6%、道路附属物等※:99.3%と、概ね100%となっている。
- 全道路管理者の2019～2023年度の点検において、早期又は緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ・Ⅳ)の割合は、橋梁:8%、トンネル:29%、道路附属物等:12%

※道路附属物等:シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等

2巡目(2019～2023年度)の点検実施状況



2巡目(2019～2023年度)の点検結果



※()内は、2019～2023年度に点検を実施した施設数の合計。
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

※()内は、2019～2023年度に点検を実施した施設数の合計。
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

判定区分	状態
Ⅰ 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
Ⅱ 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
Ⅲ 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
Ⅳ 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

国土交通省ウェブサイト

(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001759974.pdf>) より抜粋

資料 8

橋梁の修繕等措置の実施状況

- 1巡目(2014年度～2018年度)の点検で早期に措置を講ずべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定された橋梁のうち、修繕等の措置に着手した割合は、2023年度末時点で国土交通省:100%、高速道路会社:100%、地方公共団体:83%、完了した割合は、国土交通省:82%、高速道路会社:85%、地方公共団体:66%
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずべきとしているが、地方公共団体において5年以上経過していても措置に着手できていない橋梁は約2割ある。

管理者	措置が必要な施設数(A)	措置に着手済の施設数(B)	未着手施設数	2023年度末時点				(参考)2022年度末時点	
				点検年度	措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)				措置に着手済の施設数
国土交通省	3,340	3,340 (100%)	2,724 (82%)	0 (0%)	2014	95%	100%	3,283 (98%)	2,254 (67%)
					2015	90%	100%		
					2016	83%	100%		
					2017	78%	100%		
					2018	65%	100%		
高速道路会社	2,532	2,532 (100%)	2,164 (85%)	0 (0%)	2014	88%	100%	2,352 (93%)	1,893 (75%)
					2015	93%	100%		
					2016	87%	100%		
					2017	90%	100%		
					2018	74%	100%		
地方公共団体	60,482	50,129 (83%)	39,688 (66%)	10,353 (17%)	2014	80%	90%	41,868 (68%)	32,188 (53%)
					2015	72%	87%		
					2016	67%	83%		
					2017	57%	77%		
					2018	54%	79%		
都道府県政令市等	19,814	18,238 (92%)	14,298 (72%)	1,576 (8%)	2014	87%	97%	16,697 (83%)	12,420 (62%)
					2015	79%	95%		
					2016	72%	91%		
					2017	62%	87%		
					2018	63%	92%		
市区町村	40,668	31,891 (78%)	25,390 (62%)	8,777 (22%)	2014	75%	85%	25,171 (61%)	19,812 (48%)
					2015	69%	84%		
					2016	64%	80%		
					2017	55%	73%		
					2018	49%	70%		
合計	66,354	56,001(84%)	44,576(67%)	10,353(16%)	2018	67%	84%	47,503(71%)	36,335(54%)

↑:2023年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるベース
2014年度点検実施(9年経過):100%、2015年度点検実施(8年経過):100%、2016年度点検実施(7年経過):100%、2017年度点検実施(6年経過):100%、2018年度点検実施(5年経過):100%

国土交通省ウェブサイト

(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001759974.pdf>) より抜粋

資料 9

トンネルの修繕等措置の実施状況

- 1巡目(2014年度～2018年度)の点検で早期に措置を講ずべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定されたトンネルのうち、修繕等の措置に着手した割合は、2023年度末時点で国土交通省:100%、高速道路会社:100%、地方公共団体:95%、完了した割合は、国土交通省:98%、高速道路会社:95%、地方公共団体:82%
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずべきとしているが、地方公共団体において5年以上経過していても措置に着手できていないトンネルは約1割ある。

管理者	措置が必要な施設数(A)	措置に着手済の施設数(B)	うち完了(C)	未着手施設数	2023年度末時点						(参考)2022年度末時点	
					点検年度	措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)					措置に着手済の施設数	うち完了
						0%	20%	40%	60%	80%		
国土交通省	503	503 (100%)	494 (98%)	0 (0%)	2014				100%			
					2015				98%			
					2016				97%			
					2017				97%			
					2018				100%			
高速道路会社	692	692 (100%)	656 (95%)	0 (0%)	2014				97%			
					2015				98%			
					2016				98%			
					2017				89%			
					2018				84%			
地方公共団体	3,131	2,964 (95%)	2,566 (82%)	167 (5%)	2014				88%			
					2015				88%			
					2016				89%			
					2017				83%			
					2018				71%			
都道府県 政令市等	2,315	2,299 (99%)	2,093 (90%)	16 (1%)	2014				98%			
					2015				90%			
					2016				92%			
					2017				90%			
					2018				87%			
市区町村	816	665 (81%)	473 (58%)	151 (19%)	2014				67%			
					2015				70%			
					2016				73%			
					2017				54%			
					2018				52%			
合計	4,326	4,159(96%)	3,716(86%)	167(4%)					86%			

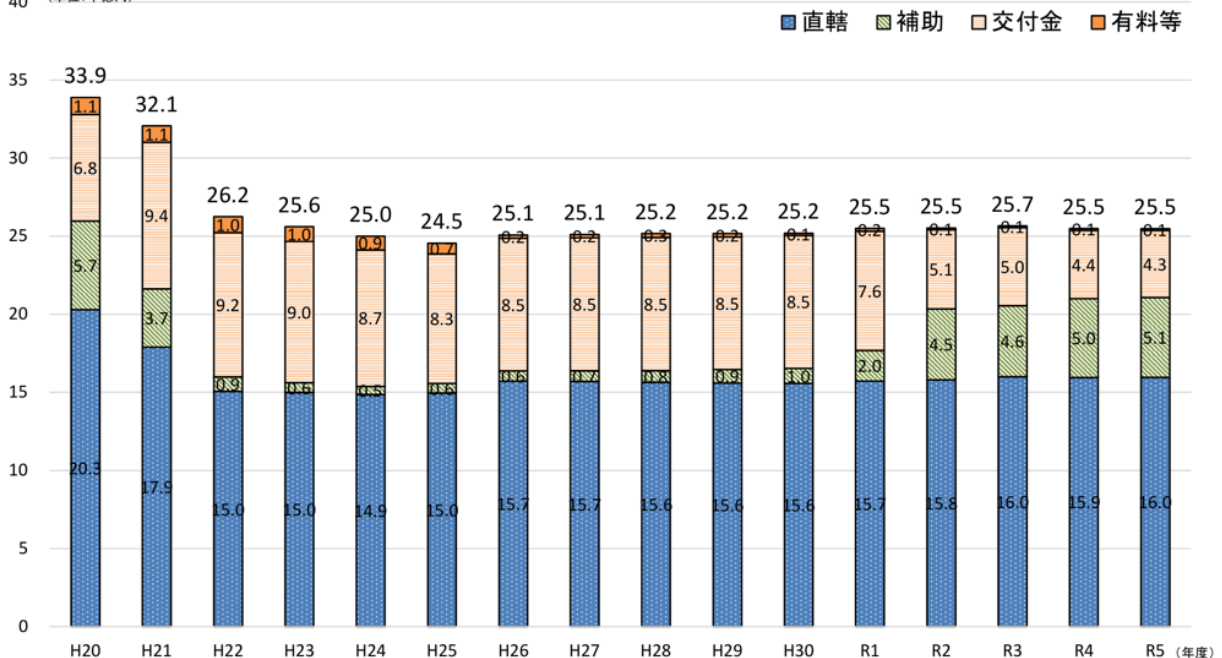
↑: 2023年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるベース
2014年度点検実施(9年経過):100%、2015年度点検実施(8年経過):100%、2016年度点検実施(7年経過):100%、2017年度点検実施(6年経過):100%、2018年度点検実施(5年経過):100%

国土交通省ウェブサイト
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001759974.pdf>) より抜粋

資料 10

国の道路関係予算の推移

40 (単位:千億円)

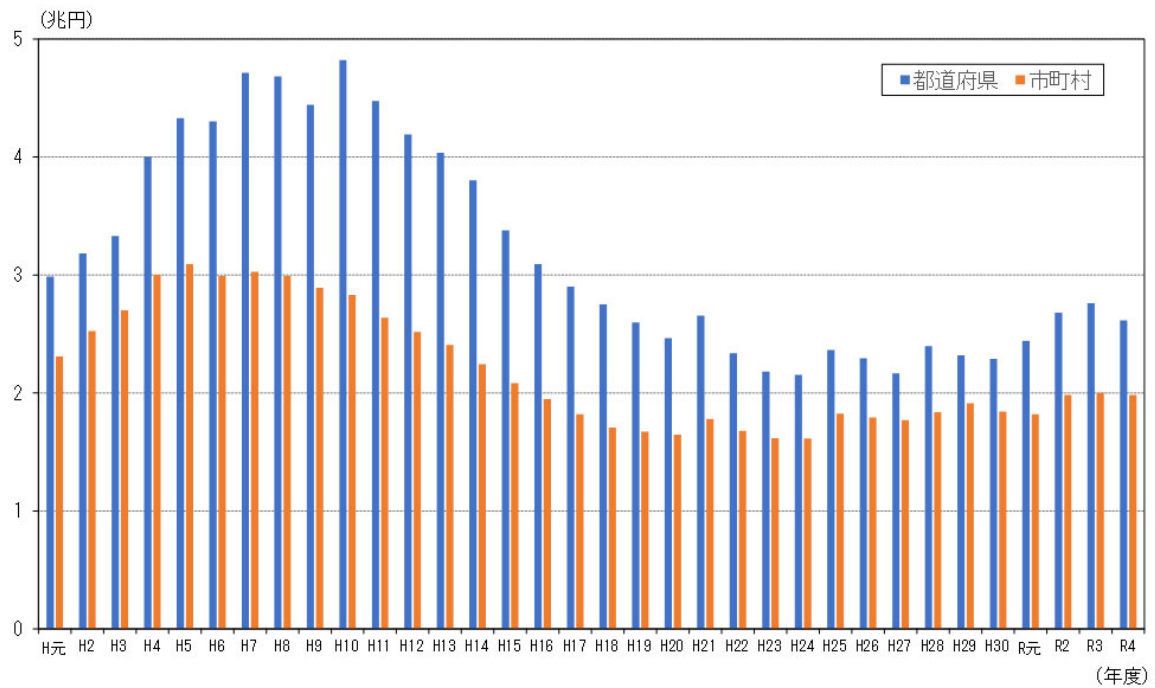


※直轄・補助・有料等:当初予算額ベース(H20～H25の直轄には、地方公共団体の直轄事業負担金を含む)
※交付金:H20・H21は当初予算額ベース[地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創出交付金(H21)]
H22以降は社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定額ベース(H23・H24には地域自主戦略交付金を含む、R5はR5.12末時点)
※R1・R2には臨時・特別の措置を含まない。
※四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

国土交通省ウェブサイト
(<https://www.mlit.go.jp/road/content/001720022.pdf>) より抜粋

資料 11

地方公共団体の道路橋りょう費の推移



地方財政状況調査
 (https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00200251) より作成

