

道路分野における包括的民間委託の動きについて

村松 和也¹

¹正会員 パシフィックコンサルタンツ株式会社 PPPマネジメント部 (〒101-8462 東京都千代田区神田錦町3-22)

E-mail:kazuya.muramatsu@pacific.co.jp

近年、全国の道路インフラを維持する方法として、包括的民間契約が増加している。

包括的民間契約とは、道路の維持管理業務に関する業務委託について、複数業務化、複数年度化、性能規定化を採用して実施する契約である。

1960年代または1970年代に作られた多くの道路インフラは老朽化しており、地方自治体は維持および修復のためにその費用を負担している。

地域住民の道路インフラに対する安全等の要求は年々高まっている。地方自治体は近年まで、直営で維持管理業務を実施してきたが、高齢化により職員技能職は年々減少している。

地方自治体は、道路インフラの維持管理手法について包括的民間委託を含めて検討していく必要があると考える。さらなる議論を目的として、道路インフラを維持する包括的民間委託の事例を調査した。

Key Words : *Inclusive road maintenance contract, aging infrastructure, engineer*

1. 包括的民間委託とは

(1) 包括的民間委託とは

道路分野における包括的民間委託とは、地方自治体が管理する道路の維持管理業務に関する業務委託について、「複数業務化」、「複数年度化」、「性能規定化」を図るものである。下水道、公園等のインフラ分野では、包括的民間委託は進んできているが、道路分野においては自治体職員自らによる維持管理（直営）が行われてきたこと、予算的な制約条件、地域内における建設業者等の担い手の状況などから、包括的民間委託はこれまであまり進んでこなかった。

(2) 近年における社会経済情勢の変化

直営については、近年の自治体職員の高齢化、退職が進んでおり、退職者の補充は行われていない。

維持管理に必要な予算が不足しており、これまで本来必要な維持管理が十分に行われていなかったが、笹子トンネル事故以後、維持管理の必要性については浸透してきている。

地域の担い手については、建設業従事者が減少してきており若手の新規就業者の確保が課題であることから、魅力ある建設業の創出が求められてきている。

2. 包括的民間委託が可能な業務について

道路の維持管理において民間に委ねることができる範囲については、明確に示されている資料は存在していないが、平成16年6月内閣府民間資金等活用事業推進室「公共施設等の整備等において民間事業者の行い得る業務範囲」についてによると、

「計画の策定や工事の発注等の行政判断を伴う業務や、占用許可、通行規制等の行政権の行使を伴う業務以外の、例えば、建設工事や維持修繕の実施等の事実行為については、選定事業者（民間）が行うことは可能。指定管理者制度についても同様。」とある。

これを踏まえて、道路維持管理業務のうち、民間に委ねることが適当であると考えられる業務について、後ほど指摘する事例も踏まえて、マネジメント、日常の維持管理、メンテナンスに分類して下記に整理した。

表-1 包括的民間委託で想定される業務一覧

| 業務分類 | 業務名称 | 業務内容 |
|--------|--------|--------------------|
| マネジメント | マネジメント | 業務実施時期の判断、モニタリング報告 |
| 日常 | 窓口 | 住民からの要望・苦情対応 |

| 業務分類 | 業務名称 | 業務内容 |
|------------|----------------|---------------------|
| | パトロール | 巡回 |
| | 災害緊急対応 | 悪天候時、災害時対応 |
| | 除雪 | 除雪 |
| | 除草・植栽管理 | 街路樹、公園植栽 |
| | 清掃 | 清掃 |
| | 維持 | 機能及び構造の保持のための作業 |
| メンテナ ンス | 施設点検 | 点検、診断 |
| | 計画策定支援 | 長寿命化計画、維持管理計画等 |
| | 修繕設計 | 機能回復のための設計 |
| | 修繕工事 (事後修繕) | 事後発生に対応した機能回復のための工事 |
| | 修繕工事 (計画修繕) | 当初契約に含まれる機能回復のための工事 |

3. 包括的民間委託の事例

包括的民間委託の導入状況については、全国的に統一した調査がされていないことから、実態については必ずしも明確ではない。

なお、国土交通省が平成30年度に調査¹⁾したところによると、都道府県レベルにおいて、地域維持型契約は21都道府県で導入されているなど、一定の工夫はされているものと考えられる。

一方、市町村レベルにおいては、文献調査の範囲においてみると、導入されている事例はあまり多くない。

表-2 道路分野等における包括的民間委託の導入事例（県）

| 管理者 | 導入地区（施設） | 分野 |
|-----|-----------------------------|-------|
| 福島県 | 宮下土木他県内5地区・道路 ²⁾ | 道路・河川 |
| 栃木県 | 日光土木他県内8土木事務所 ³⁾ | 道路・河川 |
| 宮崎県 | 県内25件 ⁴⁾ | 道路・河川 |

表-3 道路分野等における包括的民間委託の導入事例（市）

| 管理者 | 対象地域 (第2期) | 開始時期（期間） |
|-----|----------------|------------------|
| 東京都 | 府中市内 1地区 | 第1期 平成26年4月（3年間） |
| | | 第2期 平成30年4月（3年間） |
| 新潟県 | 三条市内2地区（嵐北・下田） | 第1期 平成29年4月（2年間） |
| | | 第2期 平成31年4月（5年間） |

6. 新潟県三条市における事例

(1) 包括的民間委託の概要

市町村レベルでは府中市と並んで先進事例とされる三

条市について事例を整理した。

包括的民間委託について平成26年度から本格的に検討を進めてきており、平成29年4月より第1期目の包括的維持管理業務委託を試行した。さらに平成30年度に業務の実施状況を確認し、委託内容の改善検討を行ったうえで、平成31年4月より第2期を開始したところである。

(2) 社会インフラを取り巻く現状

三条市では、市の技術系職員の半数以上が50代以上の職員となっている。50年以上経過する橋梁数は今後急増するなど、インフラの老朽化が進むことが見込まれる。民間側をみると建設業を含む土木業界の企業数が減少し、建設業の従業員数も急激に減少している。

これに対応するためものとして、包括的民間委託を試行した。

(3) 業務概要（第1期）

平成29年4月から開始した、嵐北地区社会資本に係る包括的維持管理業務委託は、下表に示す内容である。

この中では、日常の維持管理業務（1件当たり50万円未満）に加え、マネジメント業務や窓口業務を含めたことが特徴である。窓口業務の対応状況を見ると月当たり32.5～34.3件の処理を行っている。

また、事業の実施状況に関する自治会長へのアンケート調査の結果によると、対応完了までの時間が従来と比較して早くなったとの意見があった。など、一定の評価が得られている。

表-4 包括的民間委託で想定される業務一覧

| 項目 | 内容 |
|--------|---|
| 契約業者 | 4業者による共同企業体（うち土木2、電気1、造園1） |
| 契約年数 | 2カ年（平成29～30年度） |
| 契約金額 | 約5,000万円/年（除雪は含まない） |
| 対象区域 | 約4.3km ² 道路約109km、公園・緑地等33箇所 水路（区域内） |
| 対象業務 | 全体マネジメント業務、窓口業務、巡回業務、道路、公園、水路の維持管理業務 |
| 業務実施基準 | 業務要求水準書に基づき判断 通常の維持管理を超える案件（1件当たり50万円以上）は対象外 |

(4) 業務の概要（第2期）

平成29年度からの包括委託導入による三方（官・民・市民）それぞれの効果を確認し、残された課題に対する改善策を検討してⅡ期目の業務内容に反映させた。第2期に向けた改善検討項目は下記の通り。

1. 業務範囲の拡大（点検、修繕業務の拡大及び高度

化)

2. 契約期間の長期化
3. 区域や民間役割の拡大

表-5 II期目業務における業務範囲の拡大

| 検討項目 | 改善検討結果 |
|--------------|---|
| ①対象業務規模の拡大 | 業務の効率性及び適切性を考慮し、50万円以上130万円未満/件を対象業務に含める。 |
| ②対象業務の追加 | 点検業務（橋梁・消雪パイプ）を追加することで、更なる導入効果の発現を促進 |
| ③業務エリアの拡大・追加 | A. 嵐北地区（須頃・大島を除く）を拡大 B. 下田地区（新規発注） |
| ④契約期間の延長 | 契約期間を2年間から5年間に延長 |

3. 包括的民間委託の推進に向けた課題

(1) 進まない理由

社会インフラにおける包括的民間委託の推進については、推進の必要性は指摘されているものの、実際にはあまり進んでいない。調査事例から考察すると概ね、「自治体職員による直営班の存在」、「維持管理予算の不透明さ」、「維持管理基準の不明確さ」等にあると考えられる。

(2) 直営班の存在

現在でも多くの自治体は、道路の維持管理に対して直営の維持体制を構築しており、主としてパトロールや軽微な補修を実施している。

道路の包括的民間委託においては、パトロールを含めることが効率性の観点からは重要であるが、現在では直営班が発見した事象に対して、直営作業または業務委託による補修を個別に判断しており、補修発生事象に合わせて少額の随意契約で対応しているケースが多い。

福島県宮下土木の事例にもあるが、地域によってはインフラ維持管理の担い手の確保が喫緊の課題となっており、地域に根ざした建設業者等の確保が必要であるが、雇用を増やすには安定した業務需要の見通しが確保されることが必要である。

新潟県三条市の事例では、技術系職員の高齢化により直営班が維持できないことを見通したことが包括的民間委託を導入した理由の一つであるとしている。

他都市においても、技術系職員、技能系職員の高齢化は進んでいると思われ、対応策として包括的民間委託の導入は有効であると考えられる。

(3) 維持管理予算の不透明さ

日常の維持管理については、毎年の費用については、過去の傾向からある程度想定することは可能であると考えられる。

一方、メンテナンスについては、計画はあるものの単年度予算主義の中では計画的な修繕を実施することは簡単ではなく、複数年度の予算を獲得することが難しい。また、交付金・補助金事業においても同様である。

今後、道路施設の老朽化が大きくなる

新潟県三条市の事例では包括的民間委託に含まれる業務規模は、1件当たり130万円未満の修繕となっている。

東京都府中市の事例⁶⁾では、補修・更新業務について市の対応要否の判断に基づき500万円未満の業務を含んでいる。

両市とも修繕など、事業規模の拡大に向けては修繕の取り込みを進めているが、長期間にわたる契約において修繕業務を拡大していくためには、維持管理予算確保の見通しが必要不可欠である。

(4) 維持管理基準の不明確さ

道路の維持管理基準については、直営班の経験値・暗黙知に基づき、修繕の有無が判断されているケースが多く、実態に基づき形式化されている例がほとんどなく、維持管理基準が明確になっていない。

国においても国土交通省大宮国道事務所道路維持工事における試行工事を現在も実施しているが、全国的に展開されてはいない。

なお、新潟県三条市の事例では、第1期において業務の実施状況について調査しており、舗装修繕等の業務実施判断について客観的な指標が蓄積されている。このように数値化を進めることで、性能規定導入に向けては指標の構築を進めて行くことが必要である。

5. まとめ

道路の維持管理における包括的民間委託は、下水道、公園等のインフラで積極的に導入されていることから、道路の維持管理の効率化に向けた一つの手法としては有効であると考えられる。

一方、導入に向けては維持管理予算の獲得やその他の課題も存在している。成功事例の紹介や、積極的な導入に向け、導入支援業務に対する予算の支援等の支援策が必要であると考えられる。

参考文献

- 1) 国土交通省、入札契約適正化法等に基づく実施状況調

- 査結果の公表, 2019 年 9 月 1 日閲覧
- 2) 福島建設工業新聞, 2019 年 9 月 2 日
 - 3) 建設マネジメント技術, 2019 年 8 月号, p30-41.
 - 4) 宮崎県ホームページを参照, 2019 年 9 月 1 日閲覧
 - 5) 三条市, 地域維持型社会インフラ包括的民間委託の改善検討調査, 平成 31 年 3 月
 - 6) 府中市「府中市道路等包括管理事業（北西地区）に関する公募型プロポーザル募集要項」2017 年 11 月
- (2019. 10. 4 受付)

Inclusive private contract for Road maintenance in recent years.

Kazuya Muramatsu

In recent years, inclusive private contract is increasing, as a method of maintain road infrastructure around country.

Inclusive private contract means that it outsourced in-house engineering works and combines outsource works that already contracted.

Much road infrastructure made in 1960s or 1970s is aging that local government pay for it to maintain and rehabilitate.

Ageing road infrastructure prevent people keep safe and develop country. Local Government employed in-house engineer that patrol and work minor rehabilitation it.

But, in-house engineer in local government is decreasing year by year.

Local governmnet should change the way of management road in-frastruture.

We have researched actual situation of introducing private contract that maintain and rehabilite road in-frastruture for the purpose of further discussion.