

地方自治体における 道路の包括維持管理業務に関する意向調査

佐藤 良一¹・渡会 英明²・鈴木 泉³

¹正会員 土木学会建設マネジメント委員会インフラPFI/PPP研究小委員会（鹿島建設(株)）
E-mail:ryoichi@kajima.com

²正会員 同上小委員会（(株)建設技術研究所）
E-mail:watarai@ctie.co.jp

³正会員 同上小委員会（(株)ガイアートT・K）
E-mail: izesuzuki@gaeart.com

土木学会建設マネジメント委員会インフラPFI/PPP 研究小委員会（委員長 東京都市大学宮本和明教授）では、道路等の社会資本の維持管理・整備事業を民間事業者に包括的に委託する事業方式について研究を進めている。土木学会としてPFI研究を通して社会に貢献する責務があるとの認識に立ち、同小委員会としてはこれまでに、PFI事業推進に関する課題の抽出やその解決策の提言、技術的課題に関するマニュアル等の整備、制度的課題に対して必要な制度設計の提案等を検討してきた。

今般、同小委員会として、道路事業へのPFI/PPP方式の活用に向けた課題等の分析のための基礎資料とするため、道路の包括維持管理業務委託に関するアンケート調査およびワークショップを実施したので、著者らが同小委員会を代表しここに報告するものである。

Key Words : 地方自治体, 道路, 包括維持管理

1. アンケート調査結果の概要

道路の包括維持管理業務に関するアンケート調査（全国の都道府県及び政令指定都市を対象）については、すでにその結果を同小委員会のホームページに公表しており以下にその概要を示す。なお、アンケートの調査票送付68自治体中、回答があったのは56自治体で、回答率は82%であった。以下、アンケート結果概要には、設問毎に複数回答や未回答があるため、その数は回答があった自治体数（56）とは合致していないものがある。また、実際に包括維持管理業務を実施しているものと実施を想定しているものを合わせて記載している。

(1) 導入実績、導入予定

道路の包括維持管理業務を既に実施している自治体が15と全体の約4分の1であった。今後導入予定、現在検討中、今後検討予定の自治体を加えると、回答のあった自治体の半数近く（27自治体）が実施または検討中という結果であり、アンケート実施前の想定よりも多くの自治体が包括維持管理業務に関心を示している事が分かった。

(2) 道路種別

対象とする道路種別は、自らの自治体で管理しなければならない道路のみであり、国、都道府県、市町村別の管理区分をまたがった管理までは想定されていなかった。これは、業務の要求水準やリスク分担について、複数の管理者間で統一する事が困難である事が原因と想定される。

(3) 対象施設

対象とする施設は、道路舗装面および道路付属物までとしている自治体が43と多かった。橋梁（10自治体）、トンネル（8自治体）の回答もあった。

(4) 事業（業務）範囲

業務範囲は日常維持までとしている自治体が多い（23自治体）が、定期点検、修繕工事まで含むとしている回答もそれぞれ4自治体あった。更新を実施または想定している自治体は無かった。業務範囲を広くすると、取組へのハードルが上がる事が伺えた。

(5) 契約の相手方

契約の相手方としては地元建設会社（単独またはJV）を考えている自治体が18あった。一方で大手建設会社を想定している自治体は無く、地元産業育成などの観点で重要視されていると見られる。

(6) 契約の相手方の決め方

契約の相手方の決め方としては、「入札」としている自治体が15と最も多かったが、総合評価一般競争入札（6自治体）、公募型プロポーザル（4自治体）もあった。

(7) 発注者側支援のためのアドバイザー契約

道路の包括維持管理業務を実施するにあたり、発注者側支援のためのCM契約やアドバイザー契約を既に導入している自治体が2あった。今後検討予定としている自治体も2あったが、予定はないとしている自治体がほとんどであった。

(8) その他の主な意見

その他、自由意見として以下のような回答があった。

○道路の維持管理については、設計会社も含めた点検から補修まで管理する案件であれば効果があると考えられる。

○現在、自治体が直営で行っている業務をどこまで包括契約に含めてアウトソーシングするべきかが課題となっている。

○ある程度の規模の業者しか受注できなくなるなど、これまでの地域に根ざす業者に対する影響を見極める必要があると考えられる。

○包括的な委託は、効率的な道路の維持管理手法として、効果的であろうと想定できるが、事例が少なく、検討すべき課題（管理瑕疵、要望受付、道路管理者の権限等）が多岐に渡るため、具体的な検討には至っていない状況である。指針等が示されると、地方自治体としても取組み易くなると思われる。

○本市がかかえる課題（今後の技術職員・直営作業員の減少傾向、道路維持費の削減等）に対し、市民サービスの低下が懸念されている。その中で、維持管理のあり方について勉強しているところで、研究ワーキング等がありましたら参加させていただきたい。

以上のように、アンケート回収率の高さや回答内容から、道路の包括維持管理業務に対する自治体の関心の高さが伺えた。また、土木学会にて、インフラ施設の民間包括維持管理事業に関する研究ワーキングが開催された場合、参加したいと思うかという問いに対し、積極的に参加したいと回答した自治体は2であったが、検討してみたいと回答した自治体を加えると半数を超えた。そこで、本小委員会において自治体担当者を招いてワークシ

ョップを開催する事とした。

2. ワークショップ実施結果

(1) 開催概要

実施日：平成27年7月28日 13:30～16:30

場 所：土木学会 講堂

出席者：行政15名 委員会15名

進め方：1班10人程度×3テーブルとし、小委員会よりテーブルリーダーを決め全体のコーディネータと共にワークショップを主導する。WS-1（道路維持管理の課題・問題点に関する情報共有）、WS-2（道路包括維持管理のメリット・デメリット）、WS-3（小委員会に期待する事）の3段階で議論を行った。最後にテーブルリーダーより議論の要点を発表した。

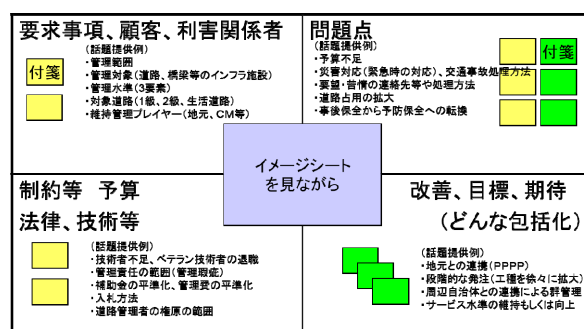


図-1 WS-1の作業シート

	＋（メリット）	－（デメリット）
維持管理を包括化する	付箋	
維持管理をしない		

図-2 WS-2の作業シート

(2) 主な意見①（技術的課題）

ワークショップにおいては、「要求水準の作り方が分からない。」「どの範囲を包括業務に含めるべきか分からない。」「などの技術的課題に対する自治体からの意見が多く挙がった。要求水準や業務範囲の設定では、あるべき姿としての一般論に加えその地域の特性を考慮する事が重要であり、小委員会では「道路の包括維持管理委託実施のための要求水準に関する研究」²⁾や「道路事業

におけるリスクマネジメントマニュアル（Ver.1.0）」³⁾などの小委員会での既存の研究成果の活用や、道路包括管理委託業務の先行事例の要求水準書などについて当該自治体への適用可能性を検証する事で、当該自治体における個別具体的な問題点や課題が明らかになり、包括的な維持管理業務の実施に向けたより現実的な議論が可能になるとの意見が出た。また内閣府が実施しているPFI専門家の派遣制度や、PFIコンサルタントなどの有効活用により、その議論がより効果的に推進できると考えられる。

(3) 主な意見②（費用削減効果）

包括維持管理の導入によるわかりやすいメリット（効率化の効果や費用削減効果を示す指標）の提示が重要であるとの意見も自治体から多く挙がった。これらは、財務部門などへの行政内部における合意形成はもとより、議会や地域の企業、住民への説明責任を果たすという意味で非常に重要である。それらの課題に対応するためには、これまでの建築PFI事業の実績として維持管理分野において蓄積されてきた事例や知見（VFMなど）が活用できると考えられるため、それらをわかりやすく丁寧に説明をしていく事が重要である。

一方で、民間への包括委託により業務の効率化が達成されたとしても、内部経費が変わらなければトータルでのコストダウンは限定的であるという意見が自治体、小委員会の双方からあった。コストの削減は、道路の包括維持管理導入における重要な判断指標であるが、PFI事業では、コスト（定量的）評価だけでなくPFIとした場合のメリット・デメリットを総合的に考えてVFMが出るかどうか判断するという考え方もある⁴⁾ため、コストが下がらなくても業務の包括化によって成果品の質が向上したり、道路の管理体制が強化されるなどの定性的評価により、道路の包括維持管理業務の実施判断がされ、更には道路の適正な管理が推進されるようになることが望まれる。



写真-1 ワークショップの様子



写真-2 テーブルリーダーの発表

(4) 主な意見③（地元産業の育成）

単年度・個別業務発注（従来方式）による道路維持管理を継続した場合、行政側の予算や人材に関する制限などにより、長期的視点（10～20年程度）において道路を適正に維持管理していく事に対する不安の意見が自治体から多く挙がった。しかしながら包括維持管理業務では、業務範囲が広範にわたり、また業務内容も複雑になるために一般的に従来方式に比べて高いマネジメント能力が求められるが、地元企業の対応体制が未整備であるため、地域産業の育成・保護の観点から包括維持管理業務委託の推進に踏み切れないケースがあった。その解決のためには、地元企業が包括的な維持管理業務に対応するための勉強会の開催や協会などの業界団体の整備、自治体の特性に合わせた業務推進に関するガイドラインの策定などが望まれる。

3. おわりに

道路事業におけるリスクワークショップとは、現場担当者の「経験」や「知識」を最大限に活用することによって、事業を進めていく上で生じる様々な問題点を早い段階で明らかにし、的確な対応を行うための検討の場を提供する手法であり、それによって「事業期間の延長」や「事業費の増加」の適切な抑制に寄与することが期待される³⁾。

今回初めて小委員会として行政との具体的な意見交換を実施したことにより、現場の悩みや課題について直接担当者と意見交換する事が如何に大切であるかを再認識する事が出来、非常に有意義であった。また、行政担当者としては包括的な業務委託に関心はあるものの、情報収集や事業方式に関して実務で触れる機会が非常に少ないという実情がある事も明らかになった。

今回のワークショップでは、地道な活動ではあるが学

会での研究成果をより現実的な内容へと進化させていくために、現場の意見を直接聞く事、また日々変化する現場に対応するためにそれを継続する事の重要性が再認識され、更には適正な包括業務委託の推進に向けて、その企画段階から研究者と担当者間でワークショップを開催する事の有効性が確認できた。

今後は、道路事業の包括維持管理業務の推進により明らかになる課題やその対処方法をノウハウとして蓄積・展開し、道路や橋梁などにおける土木インフラPFIの適正な事業化に向けた研究活動へのフィードバックとして行きたい。

また、道路の包括維持管理手法については、同委員会の「維持管理に関する入札・契約制度検討小委員会（委員長東京大学小澤一雅教授）」においても検討、研究が行われており、成果として「維持管理等の入札契約方式ガイドライン(案)」～包括的な契約の考え方～（平成27年3月）⁵⁾が公表されている。同研究小委員会には当インフラPFI/PPP研究小委員会からも委員が参加しており、今後も連携して研究を進めていく所存である。

なお、本稿は、これまでのインフラPFI/PPP研究小委員会での議論に基づいており、著者らが所属する機関等の見解等とは独立のものである。

参考文献

- 1) 「道路の包括維持管理に関するアンケート調査結果」インフラPFI/PPP研究小委員会 報告（2015.5）
<http://www.jsce.or.jp/committee/cmc/infra-pfi/>
- 2) 「道路の包括維持管理委託実施のための要求水準に関する研究」インフラPFI/PPP研究小委員会 包括民間委託研究部会報告書（2010.3）
<http://www.jsce.or.jp/committee/cmc/infra-pfi/activity.html>
- 3) 「道路事業におけるリスクマネジメントマニュアル（Ver.1.0）」インフラPFI/PPP研究小委員会 リスクマネジメント部会報告書（2010.3）
<http://www.jsce.or.jp/committee/cmc/infra-pfi/activity.html>
- 4) PFI事業導入の手引き 内閣府民間資金等活用事業推進室 基礎編Q13 VFM（Value For Money）
http://www8.cao.go.jp/pfi/tebiki/kiso/kiso13_01.html
- 5) 「維持管理等の入札契約方式ガイドライン（案）～包括的な契約の考え方～」の策定について（2015.3）
維持管理に関する入札・契約制度検討小委員会
<http://committees.jsce.or.jp/cmc/node/107>

（2015.10.29 受付）

INTENSION SURVEY ABOUT THE COMPREHENSIVE MAINTENANCE OF THE ROAD IN THE LOCAL GOVERNMENT

Ryoichi SATO

The workshop and the responses for the questionnaire survey (collection rate is 82%) recently conducted against public officers in local municipalities have shown the significant concern for the implementation of comprehensive road maintenance contracting. The main opinions raised by the workshop participants include the concern regarding 1) the technical problem to determine the performance requirement, 2) understandable cases where effectively the cost is reduced and 3) the capacity of local construction companies in covering the extensive service area. We have recognized the importance of discussion on the practical issues with direct personnel who are in charge of road maintenance. The discussion has revealed that while they are highly interested in the comprehensive road maintenance contracting, they rarely have opportunities of investigation for the feasibility study. We will feedback the obtained implications from the workshop and the questionnaire survey for future research activities aiming at the appropriate implementation civil infrastructure PFI projects.