

地域維持型契約方式による宮崎県の道路維持管理について

宮崎県 県土整備部 道路保全課

1. 道路維持管理業務を民間に委託するまでの経緯

平成4年当時、道路整備員（現業職員）124名の31班体制で道路の維持管理を行っていたが、道路維持管理における専門性の要求、維持管理に対する民間能力の向上、行政改革による業務の効率化や経費削減の要請もあり、民間委託への移行について検討することとなった。

その後、労働組合との話し合いを経るなどして人員の削減を行っていたが、更なる行政改革の要請もあり、平成18年度より現業職から非現業職への配置換（55歳以上の職員は本人希望の場合のみ）を開始するなど、本格的な民間委託へ舵を切り、その後の退職者の補充を行わないことなどによって、平成25年度から完全に民間への委託に移行した。

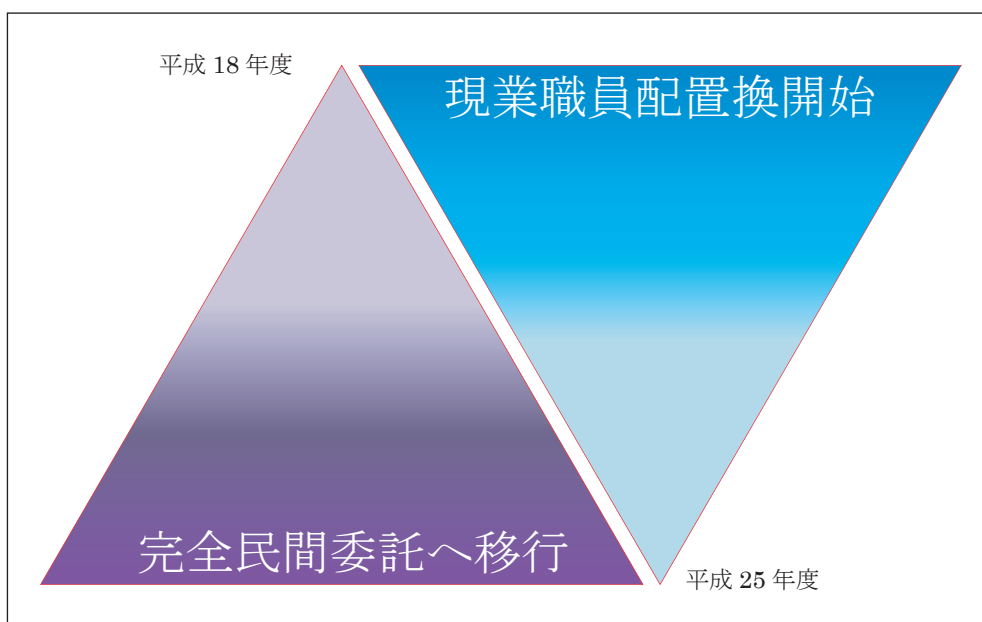


図1；現業職員による維持管理から民間委託への流れ

2. 平成26年度までの業務委託形態 ～従来の個別契約による～

平成26年度までは、「道路巡視業務（宮崎県が管理する道路及びその付属物を常時良好な状態に保つため、通常パトロールにより道路の状況を把握し、必要に応じた応急措置的な作業並びに交通安全対策を実施することを目的とする。）」と「異常時パトロール業務及び応急維持管理業務（宮崎県が管理する道路施設を適正に維持・管理するため、昼夜を問わず緊急に対応できる体制を構築し、県民の安全・安心の確保を図ることを目的とする。（以下、「道路応急維持管理業務」という。）」に分けて発注し、複数路線をまとめた道路巡視業務に対して、道路応急維持管理業務は、図2に示すとおり、分割した路線区間毎の発注

とした。平成 26 年度は、道路巡視業務を県下、17 分割、道路応急維持管理業務を 144 分割とし、合計で 161 社と個々に契約を結んだ。宮崎県には 11 の出先事務所があるため、1 事務所当たり道路巡視業務で 1～2 社、道路応急維持管理業務では 8～17 社との契約となっていた。

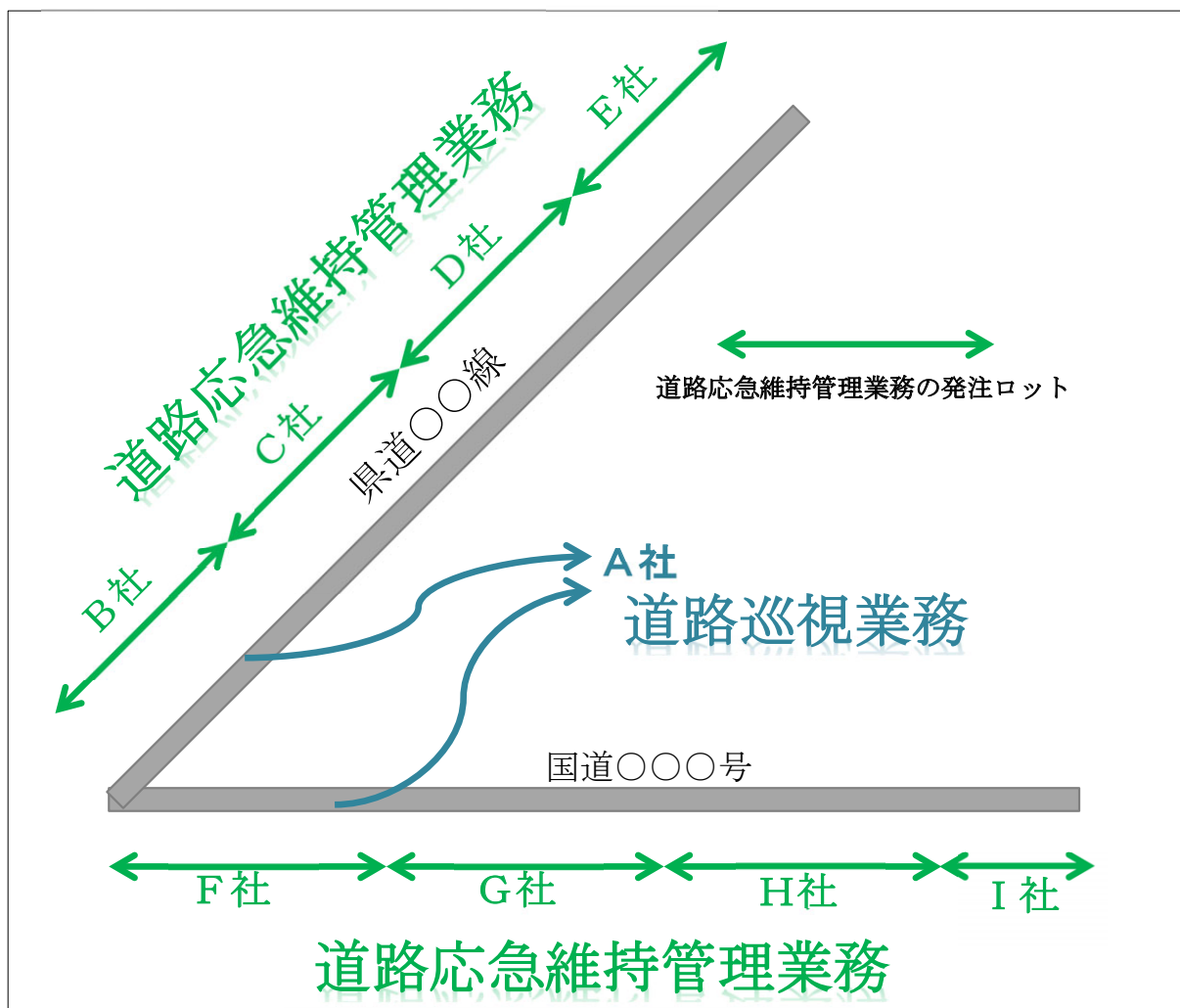


図 2；平成 26 年度までの道路維持管理委託業務形態のイメージ

3. 平成 27 年度の業務委託形態 ～地域維持型契約方式による～

3-1 地域維持型契約方式導入の経緯

公共事業投資の大幅な削減に伴い、本県においても建設業者の減少や小規模化が進み、社会資本の維持管理や災害への対応が不十分となることが懸念され、これを払拭するために人材の確保やその育成に行政としても取り組んでいかなければならないことに加えて、地元建設業協会より、維持管理業務に対する企業負担の軽減を図るため、事業協同組合により業務に取り組みたい旨の要望があった。

また、平成 26 年 9 月 30 日に改正された「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針（適正化指針）」では、地域維持型契約方式に関して、修繕、パトロールが地域維持事業として明記されたことや、同事業の「担い手の確保が困難となるおそれがある場合」に適用されるとした同方式が、「担い手の安定的な確保を図る必要がある場合」へと活用の拡大が図られたこと、更には、地域維持型建設共同企業の定義がより明文化されるとともに、事業協同組合も地域維持事業の実施主体となり得ることが明記された。

以上の要望と適正化指針に基づき、地域維持型契約方式による地域維持事業の包括発注を平成 27 年度に試行することとした。

3-2 事業及び業務の内容 ～「地域総合メンテナンス事業」と称して～

(1) 事業概要

- ① 事業費 約 10 (億円)
- ② 契約期間 単年度
- ③ 契約イメージ (図 3 参照)
- ④ 入札・要領等 (下記 URL を参照)

http://www.e-nyusatsu-portal.pref.miyazaki.lg.jp/main/denshi_nyusatu/kitei.html

- ⑤ 地区割 平成 27 年度は県内を 17 地区に分割して発注
- ⑥ 契約方式 平成 27 年度は総価契約、平成 28 年度は単価契約

(2) 道路巡視業務の主な内容

- ① 車両による巡視 (12 時間交通量により以下の頻度で巡視)
 - 5,000 台以上区間 ……………1 週間に 6 日以上
 - 1,000 台以上 5,000 台未満区間 ……………1 週間に 2 日以上
 - 1,000 台未満区間 ……………1 週間に 1 日以上
- ② 歩行による巡視
 - 歩行者及び自転車の合計が 1,000 人 (台) 以上区間 ……………年 2 回
 - その他の発注者が必要と認める区間……………年 2 回
 - 全ての区間……………年 1 回
- ③ 応急処置 (以下に掲げる軽易なものを対象。)
 - 道路冠水等の原因排除 (側溝、溜桝等の清掃)
 - 交通規制等のための保安施設設置 (看板、バリケード、ロープ等の設置)
 - 道路施設の補修・取替 (側溝蓋、ポットホール補修、路盤材の補足等)
 - 通行支障物の排除 (倒木、落石・土砂、動物の死骸、落下物等の除去)
 - 路面、防護柵、標識等の破損の修復
 - その他短時間で処理できる応急簡易的な措置

(3) 道路異常時パトロール業務及び応急維持管理業務の主な内容

- ① 異常時パトロール
 - 緊急時等において県管理施設の安全確認を行うためのパトロールであり、路上落下物 (小物体) の除去、小規模な草刈り、土嚢設置、動物の死骸処理等の簡易な作業を含む。
- ② 応急維持管理業務
 - (内容は道路巡視の応急処置に同じであるが、程度が違う。)
 - 異常等の発生が予想される場合、発注者指示で待機体制をとり、緊急出動に備えなる。

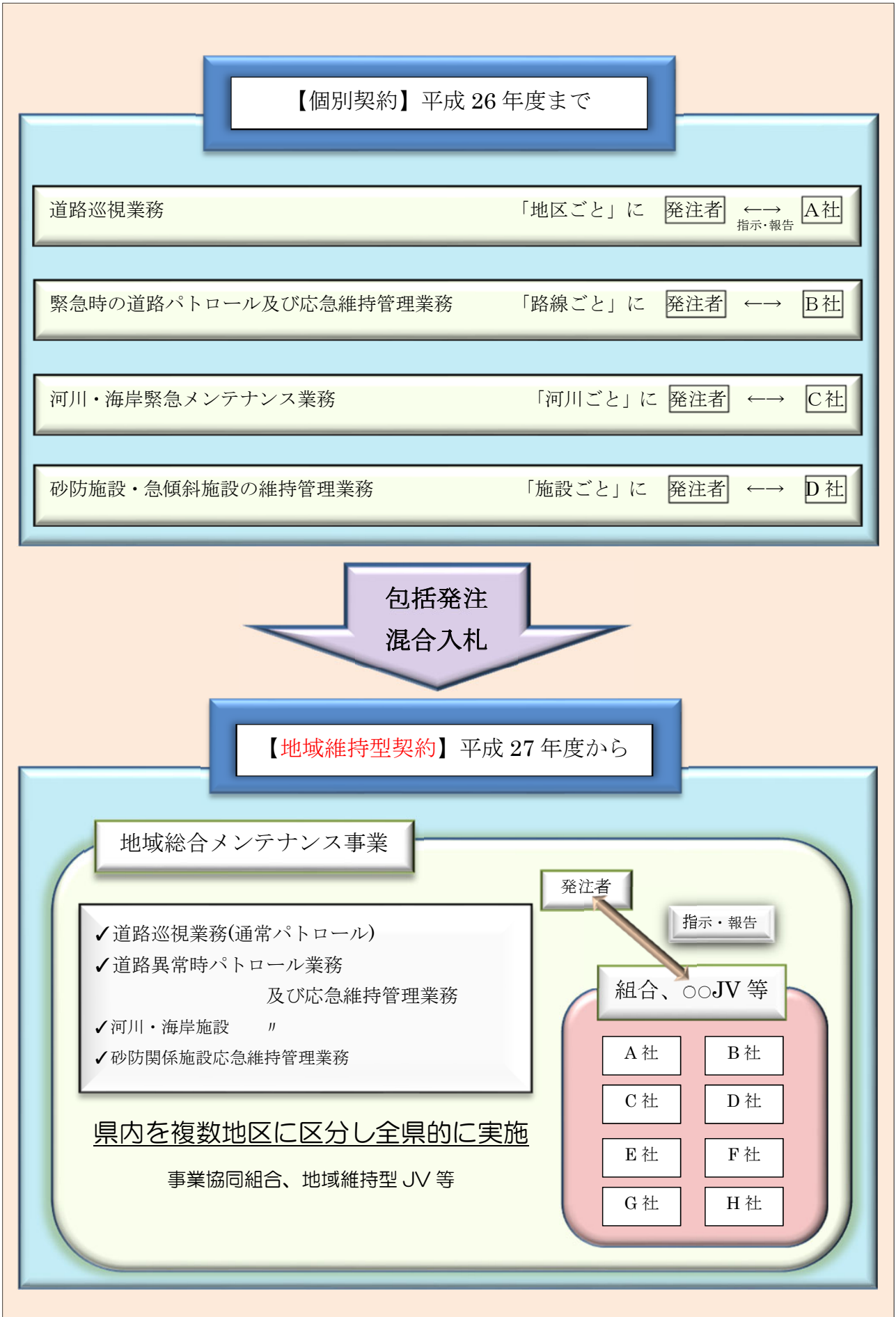


図 3；契約イメージ（平成 26 年度から平成 27 年度）

4. 包括契約のメリット

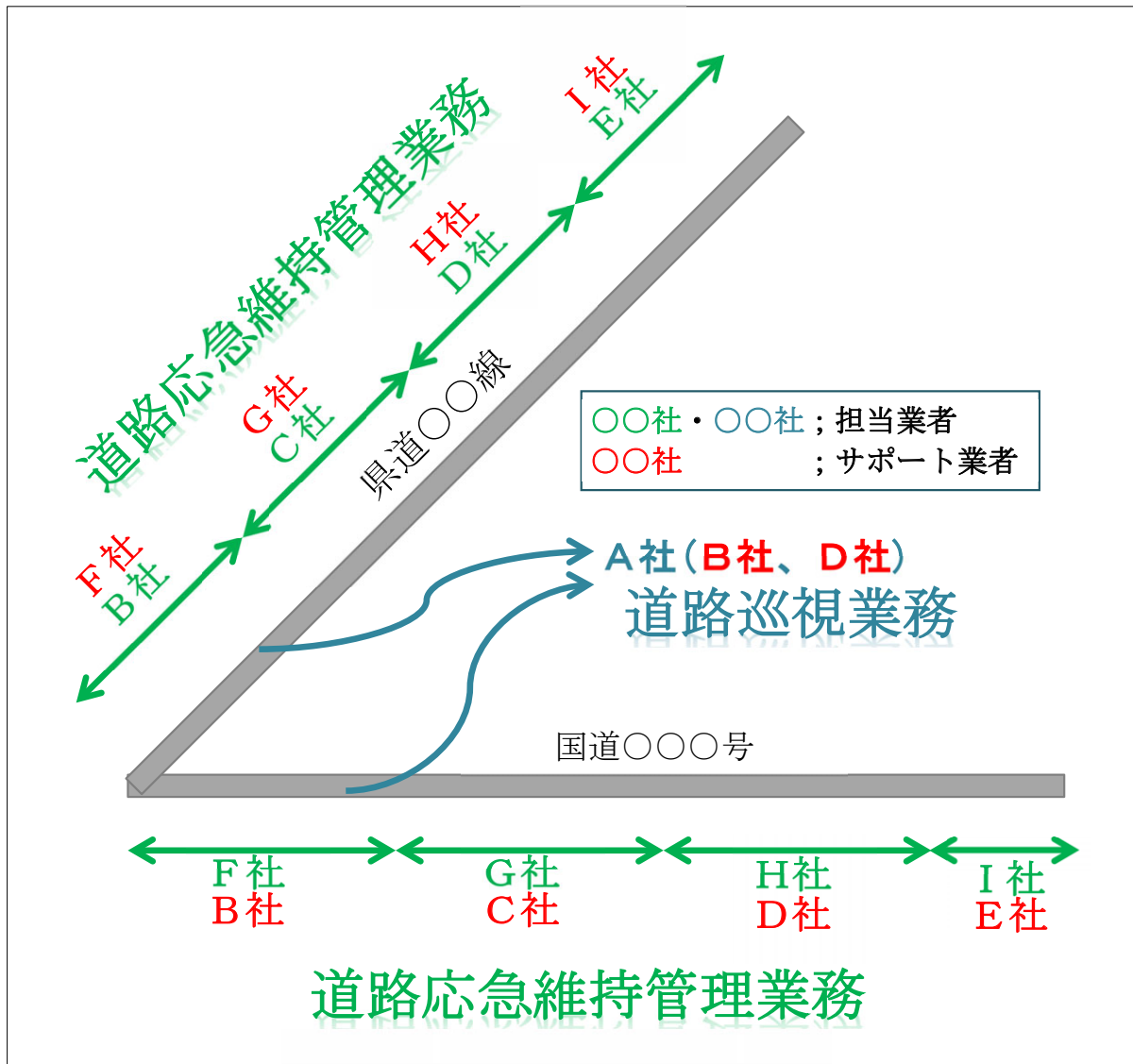


図4：道路維持及び応急維持管理業務における包括契約のイメージ

図4に示すとおり各社がメインで担当する路線区間にサポート業者を配置したことや包括契約としたことで以下のようなメリットが確認されている。

- 台風来襲前の予防対策や、台風通過後の倒木処理等に際して、業者相互の応援による速やかな対応が可能となり、被災の事前回避やその軽減、または迅速な処理による早期の交通解放等が図られた。
- 寒波による雪害対策において、日頃から密な連携を構築していたため、業者相互の応援体制が機能し、路面凍結防止による事故回避や除雪の早期完了が図られた。
- 担当業者が倒産したが、サポート業者により切れ目無く業務が遂行できた。
- 平成26年度に210あった業務契約数が包括発注により17となり、全体的には大幅な事務負担軽減となった。
- 事業協同組合が受注した地区で新たに8名の雇用が創出された。
- 代表者がいることで全業者に対する指揮命令や意思統一が容易になった。

5. 課題と改善策

平成 27 年 4 月からの試行を経て、幾つかの問題点が確認されたので、平成 28 年度も引き続き地域維持型契約方式による包括発注を行うに当たり、より効率的、効果的な業務の推進に資するよう改善を行い、引き続き試行による研究を行うこととした。

【課題】

- ✓ 4 業務（図 3 参照）の個別積算額の総和を設計額として総価契約を行っていたが、出来高払い等の際に契約変更が必要となり、受発注者双方の負担となった。
- ✓ 間接費率非固定としたため業務量に応じて対価が変動し、代表者による各社配分額決定が煩雑となり、発注者側も支出管理に苦慮した。
- ✓ 不慣れな代表者が実績取りまとめ等に時間を要してしまい、出来高払い請求に遅れが生じたことがあった。
- ✓ 本県では地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項により、突発事象を緊急施工として処置できるが、これは施工量への対価であるのに対して、応急維持管理業務は、処置に掛かる労務人数や日数への対価であるため、同じ処置でも対価に違いが生じ、どちらを選択すべきか判断が難しい場面があった。

【改善策】

- ✓ 過去の実績等から求めた 4 業務合計の発注規模から、間接費率を設定し、1 つの設計書による単価契約とした。
- ✓ 代表者の事務作業等について事前に要領を説明するなど等のフォローを行う。
- ✓ 緊急施工とするか否かは可能な限り担当職員が現場に赴き判断し、施工量及び概算委託費等を受発注者で相互確認を行う。

6. 今後の展開

前述のとおり試行を進めるとともに、以下を調査研究しながら、本県にとって最良の維持管理手法を模索したいと考えている。

【担い手の確保】

- ✓ 担い手を確保していく具体手法としてのインセンティブ導入や維持管理業務対価の採算性の確認。
- ✓ 複数年契約への課題研究。

【業務の効率化】

- ✓ i-construction の維持管理業務への適用。特に、道路巡視業務における省力化システムの導入など。

【技術職員の能力向上と確保】

- ✓ 現在、開催している維持管理に関する講習会や道路メンテナンス会議等、情報共有や技術者育成の場の更なる活用。

【維持管理の財源確保】

- ✓ 県単独予算においてもより重点配分されるよう、コスト縮減を図りながらその手法を検討。

【予防保全型への移行】

- ✓ 維持補修履歴の蓄積や技術の研鑽等による対症療法的維持管理から予防保全型維持管理への移行検討。