

関東地方整備局における 事業促進 PPP（平常時）の導入事例

国土交通省 関東地方整備局 企画部 技術管理課

1. はじめに

事業促進 PPP（以下、「PPP」という）は、事業促進を図るため、直轄職員が柱となり、官民がパートナーシップを組み、官民双方の技術者が有する多様な知識・豊富な経験を融合させながら、事業全体計画の整理、測量・調査・設計業務等の指導・調整等、地元及び関係行政機関等との協議、事業管理等、施工管理等を行うものである（「国土交通省直轄の事業促進 PPP に関するガイドライン平成 31 年 3 月」より）。

関東地方整備局においても、規模の大きい事業、多くの業務、工事が輻輳している事業、供用までの期間が限定される等、早期の工事着手や完成が必要な事業等を対象に、平成 25 年度から PPP を導入し、令和元年 7 月現在、6 事務所で 13 件の PPP 業務を契約し、事業推進にあたっている。

PPP を導入することで、より効率的な事業推進が期待される。この後、2 つの事例を紹介する。なお、本事例の業務は、「国土交通省直轄の事業促進 PPP に関するガイドライン」が公表された平成 31 年 3 月 25 日以前に公告されたものである。

2. 事例紹介

(1) 対象事業の概要

導入事例の対象事業は、神奈川県内の首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の一部を構成する「高速横浜環状南線」・「横浜湘南道路」と、茨城県内で進められている「東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）」の 2 事例 3 事業である（図－1）。

① 高速横浜環状南線・横浜湘南道路

高速横浜環状南線・横浜湘南道路は、圏央道の一部を構成する延長約 16 km の高速道路である。広域的な交通の円滑化を図るとともに、地域



図－1 事業位置図

拠点間の連絡強化や周辺地域の活性化等に寄与するものである。

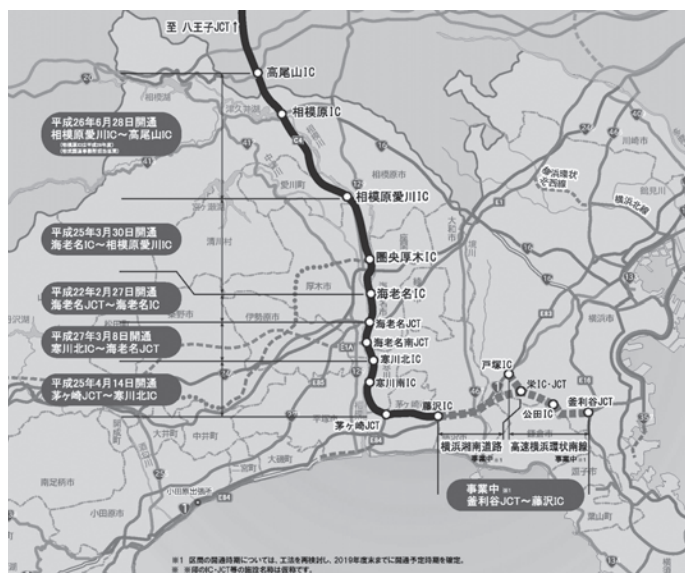
今年度、高速横浜環状南線では、道路設計、用地買収、栄IC・JCT 橋梁上下部工事、改良工事等、横浜湘南道路では、道路設計、用地買収、トンネル工事、改良工事及び橋梁上下部工事等を推進している（図－2）。

② 東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）は、常磐自動車道三郷JCT を起点とし、北関東自動車道

茨城町JCT までの延長約 143 km の高速自動車国道のうち、茨城県潮来市～茨城県鉾田市に至る延長 30.9 km の道路である。本事業は首都圏を結ぶ高速道路ネットワークを形成し、国際バルク戦略港湾に選定されている鹿島港や、成田国際空港・茨城空港へのアクセス向上を図るとともに、災害時の代替路線（リダンダンシー）としての機能や北関東地域との連携交流の促進が期待されている。

今年度は、道路設計、用地買収を進めるとともに、函渠工事、改良工事、跨道橋工事、橋梁下部工事を推進している（図－3、4）。



図－2 高速横浜環状南線・横浜湘南道路概要図



図－3 東関東自動車道水戸線概要図(1)



図－4 東関東自動車道水戸線概要図(2)

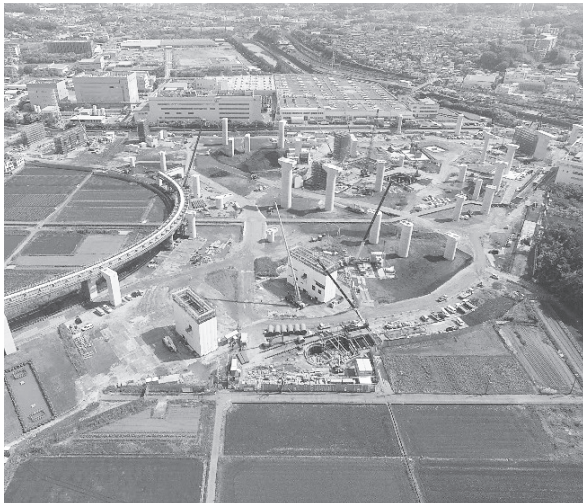
(2) 業務の概要

① H31・H32 圏央道事業監理（その1, その2）業務（横浜国道事務所）

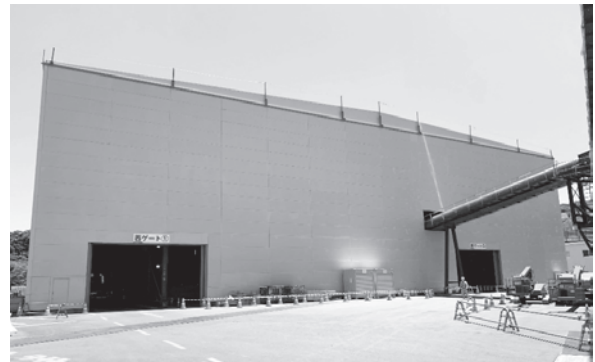
高速横浜環状南線・横浜湘南道路の両事業は、用地買収進捗率が約 99%（平成 31 年 3 月末現在）であり、開通に向けた工事が佳境に入り、工事発

注本数が急激に増加している状況である。

工事と並行して、短期間に限られた職員数で関係機関協議を実施する必要があるが、協議状況によっては修正設計等が発生する場合もあり、設計業務受注者（建設コンサルタント）への指示・調整にも時間を要し、職員の負担となっていた。そのような状況に対応するため、PPP 業務を導入した。



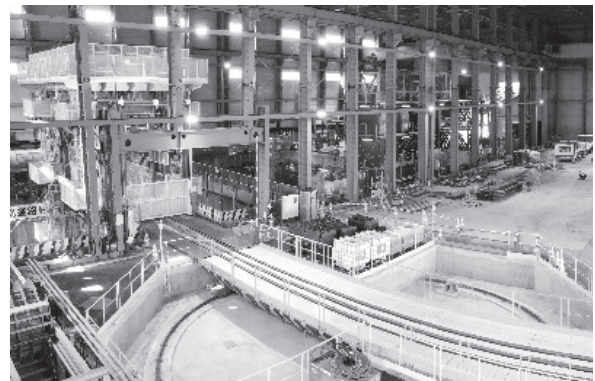
写真－1 高速横浜環状南線（栄 IC・JCT）(1)



写真－4 横浜湘南道路（発進立坑地上設備）



写真－2 高速横浜環状南線（栄 IC・JCT）(2)



写真－5 横浜湘南道路（発進立坑地上設備内部）



写真－3 高速横浜環状南線（公田 IC）



写真－6 横浜湘南道路（トンネル内部）

事業ごとに PPP 業務を契約しているが、ここでは、横浜湘南道路を事業対象とした「H31・H32 圏央道事業監理（その 1）業務」について紹介する。

当該業務の主な内容は、事業進捗管理、関係機関協議等となっている。発注方式は簡易公募型プロポーザル方式で、2 年間の国債業務である。配置技術者は「監理業務実施チーム」として、管理技術者、主任技術者と技術員 3 名の計 5 名で、管理技術者を除く全技術者に専任を求めている。

国道事務所への常駐ではなく、事務所近傍に作業場所を確保して対応している。この他に、受注者側の後方支援体制として、「実務支援チーム（2 名）」、「支援チーム（9 名）」が組織されている。

② 東関東水戸線道路事業監理業務 30C3（常総国道事務所）

本業務は延長 30.9 km の全線について、事業計画の検討・進捗状況管理、工事発注までに必要となる業務の効率的なマネジメント及び関係機関との協議・調整を行うものである。東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）は、茨城県・地元 3 市から全線の早期開通を強く求められている（写真－7）。

しかし、本事業は整備延長が長く、田畑が広がる山間地を通過することから、設計、環境調査（動植物、水文）など業務量が多い。また、全線の約 9 割が土工区間であることから、農業用パイ

プライン・水路の移設、現道の付け替え、占用物件の移設等に要する地元及び関係機関との協議・調整が多いことから、これらをいかに効率的かつスムーズに実施するかが課題であった。このため、官民の技術者が一体となって効率的な事業マネジメントが行える PPP を導入した。

PPP メンバーの構成は、事業監理・調査設計関係を担当する建設コンサルタント、施工関係を担当する建設コンサルタント、用地関係を担当する一般社団法人の 3 者による JV である。

発注方式は簡易公募型プロポーザル方式で、2 年間の国債業務である。配置技術者は、管理技術者、主任技術者 5 名、担当技術者 3 名の業務体制となっている。また、バックアップ体制として、行政経験者 3 名、PPP 業務経験者 4 名により指導・助言ができる支援体制を整えている。

（3）具体的な活用状況

横浜国道事務所では、導入による効果として職員負担の軽減を感じている。活用例として、「他業務の調整・進捗管理を、PPP 受注者が技術的視点から実施し発注者に報告」する、「関係機関協議において、協議事項の整理・スケジュール立案を行い、発注者の確認後、関係機関協議を実施」し、「必要に応じ、協議資料を修正」するなど、従来、直轄職員が実施していた業務の一部を、発注者の指揮のもと、自立的に実施している。

表－1、2 は、PPP の直轄職員、PPP 職員の配置状況と業務実施状況を一部抽出したものである。直轄職員 1 名と PPP 職員の組合せで業務が進められ、職員負担が軽減されている状況が見られる。PPP 職員についても、休暇や個人的な都合にも対応できている様子がうかがえる。

常総国道事務所でも、品質向上、地元及び関係機関協議・調整の推進等の効果を感じている。

事務所によると、「PPP 単独での地元及び関係機関との協議・調整が可能なため、打合せスケジュールの遅れが少ない」、「他業務受注者や施工業者への技術的指導も可能なため、設計の品質向上が図られる」、「各分野の専門家が常駐しているこ



写真－7 川尾地区（本線函渠工事）

表－１ 業務実施状況（横浜）１

月	日	打合せ項目等	協議打合せ先	場所	参加者数 (名)			出席者（発注者）							出席者（受注者）					
								計画課			工務課		出張所	PPP						
					発注者	受注者	計	課長	建設監督官	専門官	技官	課長	専門官	指導員	建設監督官	管理技術者	主任技術者	技術員	技術員	技術員
7	8	協議打合せ	鉄道会社	所内会議室	1	2	3			○							○		○	
7	9	設計打合せ	計画課，設計業務受注者	所内会議室	1	3	4			○						○		○		○
7	10	地元協議	地元，計画課，施工業者	●●自治会館	2	2	4		○	○							○		○	
7	11	協議打合せ	NEXCO	横浜保全 SC	2	2	4	○		○						○		○		
7	11	計画課全体打合せ	計画課	所内会議室	1	5	6			○						○	○	○	○	○
7	12	協議打合せ	●●土木事務所	●●土木事務所	0	2	2										○		○	
7	17	設計打合せ	計画課，設計業務受注者	所内会議室	1	1	2			○								○		
7	18	協議打合せ	●●市	●●市役所	0	2	2									○			○	
7	19	三者会議	計画課，工務課，施工業者，設計業務受注者	所内会議室	2	2	4			○		○						○	○	
7	23	工務課打合せ	藤沢出張所技術員	PPP 事務所	0	2	2										○	○		
7	24	計画課全体打合せ	計画課	所内会議室	1	4	5			○						○		○	○	○
7	25	計画課打合せ	計画課	課内	1	1	2		○									○		
7	26	設計打合せ	計画課，設計業務受注者	－	1	0	1		○											
				期間合計人数	13	28	41													

表－２ 業務実施状況（横浜）２

		7月8日 (月)	7月9日 (火)	7月10日 (水)	7月11日 (木)	7月12日 (金)	7月16日 (火)	7月17日 (水)	7月18日 (木)	7月19日 (金)	記事
管理 技術者									事業監理 ●●市 協議打合せ		
主任 技術者	A M	鉄道会社 協議打合せ	事業監理	事業監理	事業監理	●●土木 協議打合せ	休み	休み	忌引き	忌引き	補強人員 7/19～26
	P M	事業監理	事業監理	地元説明会	計画課 定例打合せ	事業監理	休み	休み	忌引き	忌引き	補強人員 7/19～26
技術員	A M	休み	設計受注者 打合せ	設計管理	NEXCO 協議打合せ	休み	事業監理	事業監理	設計管理	技術基準整理	
	P M	休み	地元協議 資料作成	協議記録簿 の作成	計画課 定例打合せ	休み	事業監理	設計受注者 打合せ	技術基準 整理	説明資料 作成	
技術員	A M	鉄道会社 協議打合せ	●●土木 協議資料 作成	●●市 協議資料 作成	排水協議 経緯把握	●●土木 協議打合せ	懸案事項 整理	供用告示 資料修正	●●市 協議資料 作成	三者会議	
	P M	打合せ議事録 作成	協議資料 とりまとめ	地元説明会	計画課 定例打合せ	現場問合せ 事項対応	懸案事項 整理	技術基準 整理	●●市 協議打合せ	技術基準， 過年度成果 整理	
技術員	A M	設計協議 確認書修正	設計受注者 打合せ	設計管理	設計管理	設計管理	休み	設計管理	休み	設計協議 確認書修正	
	P M	設計協議 確認書修正	設計管理	設計管理	計画課 定例打合せ	外部講習会	設計協議 確認書修正	設計管理	休み	設計協議 確認書修正	
補強人員	A M						－	－	－	三者会議	
	P M						－	－	－	技術基準， 過年度成果 整理	

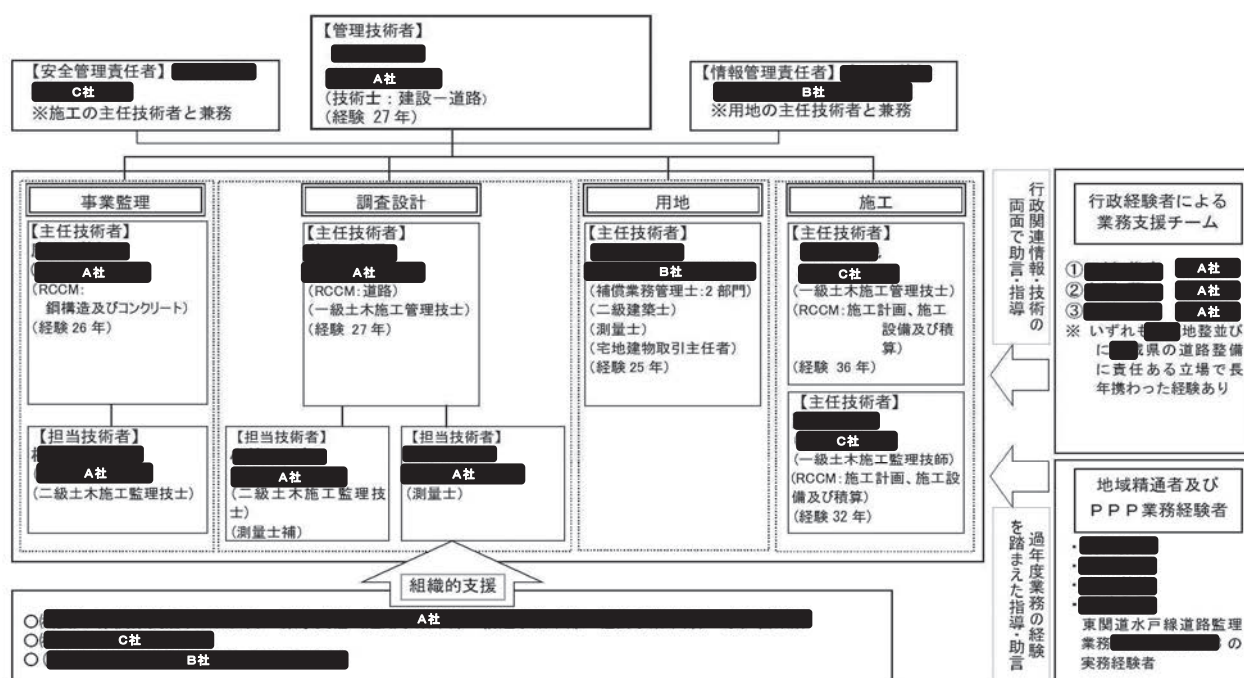


図-5 業務実施体制

とから、事業の課題等について、設計面、用地面、施工面など多方面から検討が可能」で、「課題・問題の早期解決が図られている」状況が見られるという（図-5）。

3. まとめ

(1) 課題

今回の事例では、PPP 導入事務所は、業務効率化、職員の負担軽減等の効果を実感していることがうかがえる。

一方で、このシステムを着実に活用し、定着させていくために、解決が望まれる課題も見えてきた。事務所の声（表-3, 4）にも出ている契約不調や、担当技術者変更に伴う業務遂行能力低下などである。

関東地方整備局全体でも、PPP 業務の契約不調が発生している。その要因として、本誌 9 月号「国土交通省直轄の事業促進 PPP に関するガイドラインの策定について」にも触れられている、PPP 業務受注後の担当範囲内の受注制限等が影響していることが推測される。

また、業務の性質上、必要性は理解できるが、技術者の専任・常駐についても、一定期間技術者が拘束される点で影響を与えている可能性がある。

この他にも下記のような意見があった。

① 行政経験者の配置

技術的な知識やスキルに比べ、行政的な思考やスキルが不十分な場合があるため、指導役として配置した方がよいのではないか 等。

② 受注インセンティブの付与

PPP の受注実績を、他業務の入札参加時に総合評価で加点評価するなど、PPP 受注のメリットがあればよいのではないか 等。

前者については、常総国道事務所の事例において、行政経験者による業務支援チームを構成している例が見られた。行政経験者に限らず、行政の業務を理解している民間のマネジメント経験者等の配置でも同様の効果を得られる可能性がある。いずれも、PPP 業務が定着し、受注者の経験値が高まるまでの措置としても、検討に値するものとする。

表－３ 発注事務所の声（横浜国道）

		H31・H32 圏央道事業監理 (その1, その2) 業務
		圏央道（高速横浜環状南線・横浜湘南道路）
導入の動機	背景	○工事発注本数が急激に増加する中、併行して、短期間に限られた職員数で、関係機関協議を実施する必要があった ○協議結果で修正設計等が発生した場合、設計業務への指示・調整に時間を要し、職員の負担となっていた
	目的	○関係機関協議、地元説明、設計業務等の進捗管理・調整等の作業の効率化と職員の負担軽減
効果を感じた点		○下記のような活用により、職員負担の軽減がされていると感じている <u>活用事例</u> ・他の業務の調整、進捗管理 ⇒PPP受注者が、技術的視点から確認 ・関係機関協議 ⇒未協議事項の整理、スケジュール立案 ⇒直轄職員による資料・内容確認後、関係機関協議を実施 必要に応じ、協議資料の修正 ※PPP受注者から、他業務への指示・質問等は、原則メールを利用 ⇒直轄職員が進捗状況、指示事項等を把握できる
課題		<u>課題</u> ○過年度契約業務で、業務期間内に担当技術者が何度も変更となり、その度に業務能力の低下が見られた ○今年度、他事業のPPP業務で、入札不調が続いている

表－４ 発注事務所の声（常総国道）

		東関東水戸線道路事業監理業務 30C3
		東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）
導入の動機	背景	○約31km全線の事業の促進、早期開通を目指す中、大量の業務（調査・設計、協議・調整、用地取得等）を、短期間に、限られた職員数で実施する必要があった
	目的	○官民双方の技術及び経験の活用による業務の効率化と、職員の負担軽減
効果を感じた点		○下記活用により、品質向上、生産性向上が図られ、職員負担が軽減 <u>活用事例</u> ・PPP単独で関係機関協議・調整が可能 ⇒急に調整事項等が発生した場合も、臨機応変に対応可能 ・他業務受注者や施工業者への技術的指導を、PPPが実施 ・設計の品質向上、わかりやすい資料（図面）の作成が行われる ・各分野の専門家が配置・常駐していることから、課題・問題の早期解決が可能 ・事業の課題等について、設計面、用地面、施工面など多方面から検討が可能
課題		<u>課題</u> ○入札参加企業が少ない（下記理由が想定される） ・PPP契約後、担当区間の業務、工事等の入札に参加できない ・履行期間中、主任技術者や担当技術者に事務所内常駐、PPP業務への専任を求めるため、技術者が拘束される

(2) おわりに

少子高齢化の進展等を背景とした担い手不足、働き方改革、ワークライフバランス等への対応と、公共事業の品質確保という命題をクリアし、建設生産システム全体の生産性向上を図るため、PPPという事業推進システムは有効性があり、今後、更なる活用が予想される。

しかし、一つのシステムが安定的に継続していくためには、そこに参加する各々のメンバーにとって、受け入れられる仕組みであることが必要である。そのためにも、公平性・公正性に十分配慮しつつ、受発注者双方にとって合理的なルールに補正され、活用しやすい環境となるよう考えていく必要がある。