

静岡県・下田市における 包括的な管理業務委託 ～県と市が一体となって道路を維持管理～

静岡県 交通基盤部 建設政策課 イノベーション推進班

1. はじめに

近年、わが国では2008年をピークに人口が減少に転じ、就労人口の減少や技術者の高齢化に伴う産業基盤の弱体化が顕著となっています。また、高度経済成長期に整備された社会インフラの老朽化が進む中、限られた人員と予算の中で、効率的かつ持続可能な社会インフラの管理が求められています。

国は、2013年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、第1フェーズとしてメンテナンスサイクルの確立や新技術の活用など、さまざまな取組を進めてきました。

そして2022年からは第2フェーズに移行し、各地域の将来像を踏まえて、広域かつ複数分野のインフラを「群」として捉え、戦略的に地域のインフラをマネジメントする「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の展開が推進されています。

静岡県では、2021年から県内のインフラの維持管理において、管理者間の垣根を越えたメンテナンス分野の新しい管理手法の確立を目指し、包括化や広域化の検討を進めてきました。

従来の発注から検査までにおける一連の事務作業負担を軽減することで、組織の技術力を維持・向上させる余力を生み出し、将来的なインフラ維

持管理のモデルとなることが期待されています。

本稿では、2023年から静岡県と下田市が共同で発注しているインフラの包括管理業務について、試行段階にある取組の社会的背景、内容および今後の展望について紹介します。

2. 県内における社会的背景と地域特性について

(1) インフラの老朽化

本県のインフラは、高度経済成長期に整備されたものが多く、県が管理する約3300橋のうち、建設後50年を経過する施設の割合は、現在約5割ですが、20年後には約8割を超える見込みです。

このような状況の中、インフラの機能を将来にわたり維持するためには、適正な時期に補修・修繕・更新を実施することが不可欠です。

(2) 担い手不足

本県における建設産業従事者数は減少傾向にあり、少子高齢化の影響で、55歳以上の従事者が全体の3割を超える一方、30歳未満の若手従事者は約1割にとどまっています。これにより、担い手不足と高齢化は、さらに深刻化すると予想されます。

また、県内35市町のうち、8市町では土木技

術職員がゼロという状況であり、他の自治体でもインフラを支える技術職員の不足が深刻です。市町を対象としたアンケートでは、職員不足に加え、技術支援・技術力向上の必要性、予算不足、情報共有の重要性が指摘されています（図-1）。

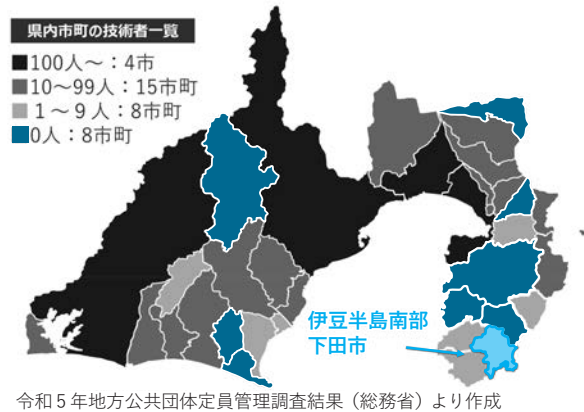


図-1 県内市町の土木技術職員数

(3) 新たな取組

県には、市町や建設産業と連携し、社会インフラの整備や管理におけるさまざまな連携および支援を進めていくことが求められています。

特に、過疎化が進む伊豆半島では、市町の土木技術職員数が減少しており、対応が急務です。

このような社会的背景から、直面する課題に対し、県と下田市は2023年9月に地域の建設事業者と道路における包括管理業務委託契約を締結。道路管理の効率化や事業者・市町の負担削減を目

指した新たな取組を開始しました。

3. 本取組の進め方について

(1) 取組の目的

本取組では、県道と市道を包括的に管理する組織体の設置や、建設事業者への長期業務委託等を視野に入れ、東京都府中市で先進的に取り組まれている道路等包括管理事業の手法等を参考にし、包括管理業務の事業手法と実施計画を検討しています。

具体的には、行政の管理区分にとらわれず、県や市に代わり、建設事業者が市内全域の県と市が管理する道路を包括的に維持管理・マネジメントすることで、住民サービスの向上（図-2）、長期契約による予防保全的修繕・補修業務の実施、新技術の活用、さらには業務を専任する人材の確保といった多くのメリットが期待されています。このような目的を達成するため、県や市、建設業協会等の関係機関との意見交換を重ねてきました。

(2) 従来の道路維持管理手法

従来、県が管理する道路の維持管理は、舗装補修や小規模修繕など、工種ごとに単価を定めて建設事業者と1年間の業務委託契約（単価契約）を行っていました。

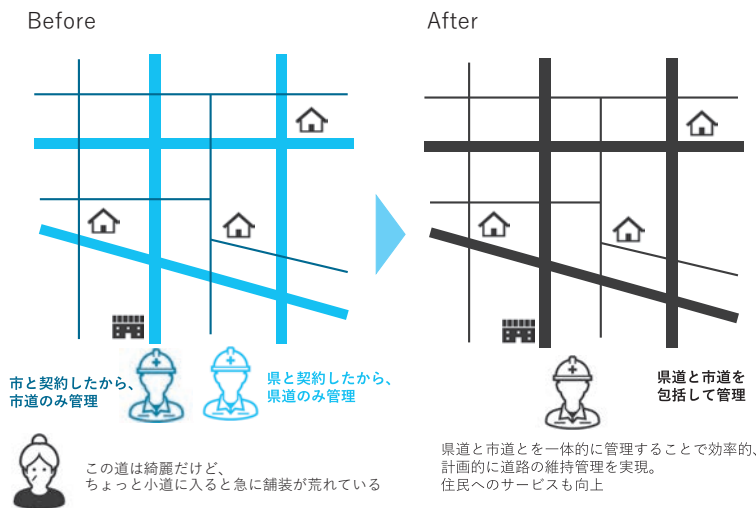


図-2 県道・市道包括管理のイメージ

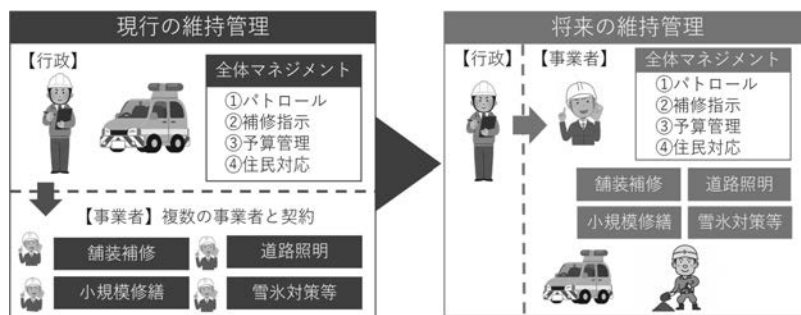


図-3 現行の県道の管理と将来の管理イメージ

県職員がパトロールや住民対応を行い、補修箇所が発見された際には、受託者に補修業務を指示するという流れで業務を進めてきました。また、年間をとおして補修箇所の選定や予算の管理も県が一手に担ってきました(図-3)。

一方、下田市の管理道路については、年間を通じた業務委託契約がなく、補修箇所が発見されるたびに工事請負契約を行う手法で、その他の内容については、県と同様の維持管理業務を行っていました。

(3) 関係者との意見交換

将来を見据えた維持管理に向けて、地元建設業協会会員や県、市との意見交換を繰り返し実施したところ、次のような主な意見が挙げられました。

- ① ポジティブな要素
 - 1) 過疎地域における建設事業者の持続的な維持・確保に資することが期待できる。
 - 2) 維持管理業務は比較的簡易な作業が多いものの、作業回数が多く事務作業が煩雑であるため、包括的な契約の方が業務効率が高いと想定される。
- ② ネガティブな要素
 - 1) 全体マネジメント(住民対応、予算管理、補修箇所選定)は業務量が膨大で、実施経験が少なく、対応が不透明。
 - 2) 単独市エリアでは予算規模および業務範囲が小さいため、包括化のメリットが見えにくい。
 - 3) 地元建設事業者には長期的な予防保全対策や新技術活用のノウハウが不足している。

(4) 2023年度の試行契約

意見交換を踏まえ、県と市は、2023年9月から次の内容で新たな取組を試行することとしました。

- ① 県と市が同一仕様で、同一事業者との契約を行う
- ② 全体マネジメント(パトロール、住民対応、業務指示)は県と市がそれぞれ継続して実施する
- ③ 支払いは総価契約とし、業務回数を契約の要求水準として設定する。予算は県・市・受託者が共同で管理する
- ④ 総価支払いとすることで、数量等の出来形書類の提出を求めず、ペーパーレスでの報告など情報共有システムを活用する
- ⑤ 地域維持型JVという制度を新設し、地域の建設事業者が役割分担の下で業務を実施する
- ⑥ 県・市・受託者が四半期ごとにモニタリングを実施し、業務の進捗や課題を共有する

4. 取組の状況について

(1) 契約の締結

2023年9月、下田市内の県管理道路47km、市管理道路236kmを対象に、県と市が道路包括管理業務に関する覚書(静岡県・下田市一体型道路等包括管理委託業務の基本的な進め方に関する覚書)を締結しました。その後、県は地域維持型JVと契約を結び、市も同一事業者と随意契約を締結しました。

これにより、県と市が同一事業者と道路包括管理業務委託を契約する「垂直連携」として、全国初の試みが実現しました。

(2) 業務の実施

本契約では、業務回数を契約の要求水準としているため、従来求められていた詳細な出来形書類や実績報告書の作成が不要となり、行政からの指示対応や業務報告が迅速かつ簡潔に行われます(図-4)。

(3) 取組の成果

受託者や県・市の担当者へのアンケート結果に

よれば、業務効率性は従来と比較して約5割向上したことが分かりました。また、受託者や市の担当者からは包括管理業務に対する期待が寄せられ、市民からも補修対応が迅速になったと高く評価されています。

5. 今後の検討事項

本取組は、関係者から高い評価を得ており、続くステップとして次の視点でのさらなる検討が求められています(図-5)。

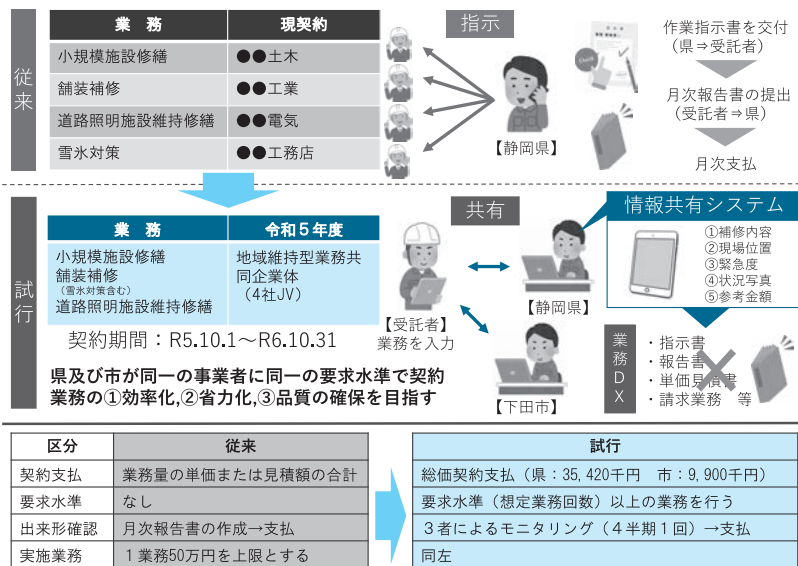


図-4 実施業務の比較

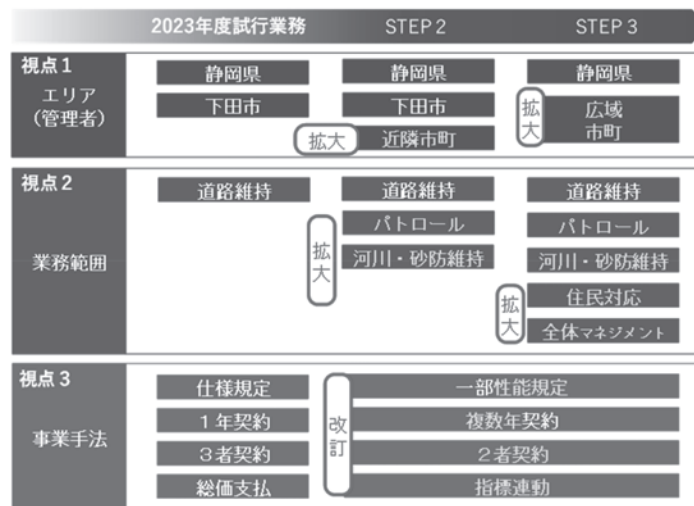


図-5 包括管理の検討事項とスキーム(案)

(1) 業務エリアの拡大

下田市以外の地域、特に伊豆半島南部の5町への展開を視野に入れ、広域的な管理体制の構築を検討しています。

(2) 業務分野の拡大

道路管理にとどまらず、河川や港湾など他のインフラの維持管理を含めた包括的な対応とともに、補修箇所選定や予算管理といった全体マネジメントの業務を加えるなど、模索しています。

(3) 事業手法の多様化

地域の実情に応じた柔軟な契約方式、成果連動型を導入することにより、民間の創意工夫や新技術の導入を促すことで、さらなる効率化と効果的な維持管理を目指します。

また、県が中心となり広域的・統一的にインフラの維持管理や修繕等をマネジメントする体制を

構築し、地域全体の業務効率の向上に取り組む方針です。

6. おわりに

2023年度から全国で地域インフラ群再生戦略マネジメントの取組が本格的に始まっています。

特に、担い手不足が深刻化している地域の建設事業者や基礎自治体に対して、県の役割は一層求められていくと考えられます。

そのため、今回の試行で得られた知見や課題を踏まえてさらなる改善を図るとともに、関係者の意見を十分に反映させ、官民連携による効率的なインフラ管理の実現を目指します。

これにより、地域全体で健全なインフラ環境を保つことで、建設業がその社会的責任を果たし、人々が安全で安心して暮らせる社会を支える存在となるよう努めてまいります。