

市町村における持続的な 社会資本メンテナンス体制の確立を目指して 参考資料

－参考2－

市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制の確立を目指して 参考資料 目次

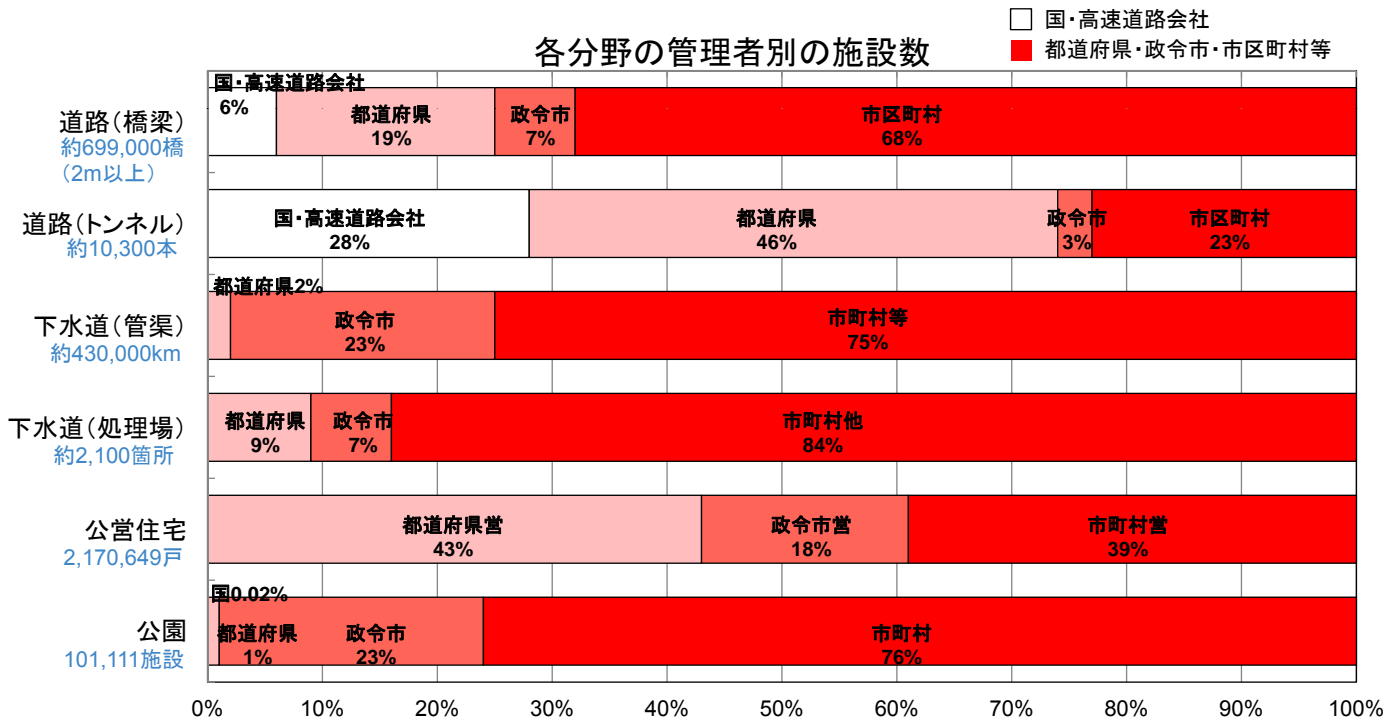
1. 市町村を取り巻く現状と課題P2
2. これまでの支援の取組P6
3. 地方自治法による共同処理制度P8
4. 具体的施策（1）市町村の体制強化P11
5. 具体的施策（2）国・都道府県等による技術的支援 ...P14

1. 市町村を取り巻く現状と課題

市町村が管理する社会資本の割合

○国土交通省が所管する社会資本は、市町村管理の割合が大きい分野が多い。

社会資本整備審議会・交通政策審議会「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」
(平成25年12月)参考資料より作成



1. 市町村を取り巻く現状と課題

建設後50年以上経過する社会資本の割合

○高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、今後20年で建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。

※施設の老朽化の状況は、建設年度で一律に決まるのではなく、立地環境や維持管理の状況等によって異なるが、ここでは便宜的に建設後50年で整理。

<建設後50年以上経過する社会資本の割合>

	H25年3月	H35年3月	H45年3月
道路橋 [約40万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約18%	約43%	約67%
トンネル [約1万本 ^{注2)}	約20%	約34%	約50%
河川管理施設(水門等) [約1万施設 ^{注3)}	約25%	約43%	約64%
下水道管渠 [総延長:約45万km ^{注4)}	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深-4.5m以深)]	約8%	約32%	約58%

- 注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。
- 注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。
- 注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)
- 注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きょについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)
- 注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

1. 市町村を取り巻く現状と課題
維持管理等に係る法令改正

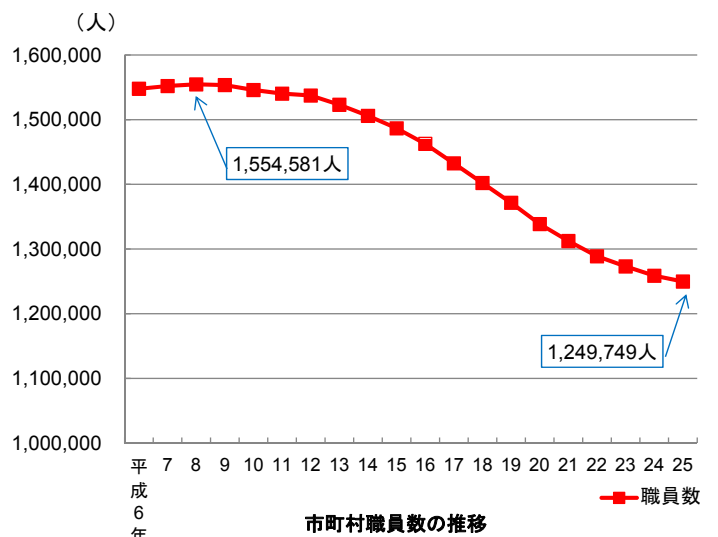
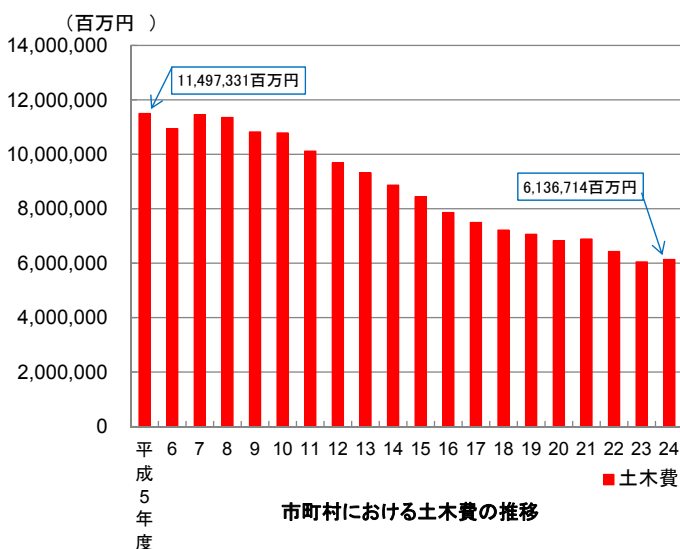
○道路や港湾等各施設分野では、法令等が改正され、維持管理に関して行うべきことが具体化、明確化されてきている。

道路	港湾
<p>道路法等の一部を改正する法律</p> <p>概要</p> <p>道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化するとともに、大型車両の通行経路の合理化と併せた制限違反車両の取締りの強化、防災上重要な経路を構成する道路の無電柱化の促進、災害時の道路啓開の迅速化等の所要の措置を講ずる。</p>	<p>港湾法の一部を改正する法律</p> <p>概要</p> <p>非常災害時における港湾機能の維持に資するよう、国土交通大臣が障害物の除去を行うことにより啓開できる航路や船舶の待避場所として開発・保全できる航路の指定を行えることとするとともに、海上運送の効率化に資する石炭等のばら積み貨物の輸入拠点的形成するため、国土交通大臣が指定した港湾における港湾施設の整備等に係る協定制度を創設する等の措置を講ずる。</p>
<p>維持管理に係る改正内容</p> <p>道路構造物の予防保全・老朽化対策 【道路の維持・修繕の充実(ハード対策)】 ○道路の予防保全の観点も踏まえた点検実施の明確化 ○国土交通大臣による点検結果の調査(技術開発等への活用) ○一定の構造物を対象とした国土交通大臣による修繕・改築の代行 【大型車両の通行の適正化(ソフト対策)】 ○国土交通大臣が指定する高速道路等に特殊車両の通行を誘導するため、当該道路における一定の特殊車両の許可を国土交通大臣が一元的に実施 ○重量制限違反を繰り返す車両の使用者等に対する監督強化</p> <p>経過</p> <p>平成25年3月15日 閣議決定</p> <p>5月15日 衆議院 可決</p> <p>5月29日 参議院 可決</p> <p>6月5日 公布</p> <p>平成26年3月31日 「道路の維持修繕に関する省令・告示」公布 近接目視を原則5年に1回の頻度で行うことを規程。</p>	<p>維持管理に係る改正内容</p> <p>適切な維持管理体制の確立 【港湾施設の適切な維持管理の推進】 ○港湾管理者が民有港湾施設の維持管理状況、耐震性に関する立入検査を実施し、必要に応じ勧告・命令 ○港湾施設の維持のため、一定の基準に沿って定期的に点検を実施すべきことを新たに規定</p> <p>経過</p> <p>平成25年3月15日 閣議決定</p> <p>5月15日 衆議院 可決</p> <p>5月29日 参議院 可決</p> <p>6月5日 公布</p>

1. 市町村を取り巻く現状と課題
市町村における土木費、市町村職員数の推移

○市町村の土木費は20年間で約5兆3606億円減少している。
○平成24年度は平成5年度に比べ約53%となっている。

○市町村の職員数は平成8年度の1,554,581人をピークに17年連続して減少している。
○平成25年度は平成8年度に比べ約20%減少している。



(地方財政統計年報より国土交通省作成)

(平成25年地方公共団体定員管理調査結果より国土交通省作成)

1. 市町村を取り巻く現状と課題

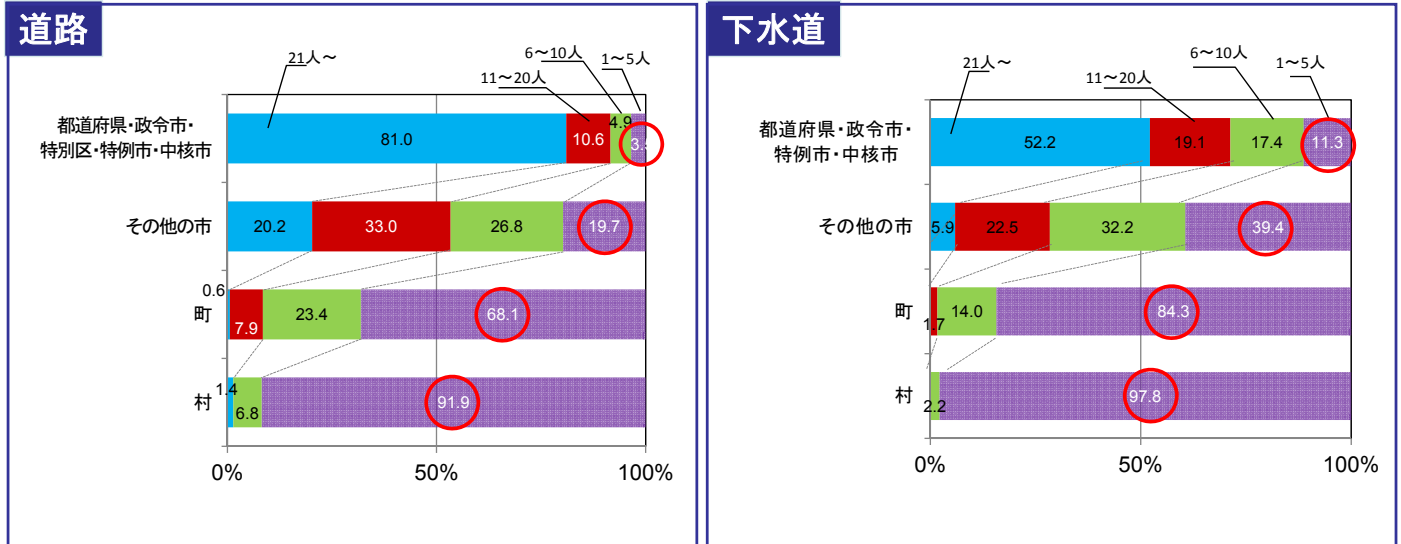
市町村における技術者数の不足

○維持管理・更新業務を担当する職員数が5人以下である市町村が多く、その傾向は人口規模が小さくなるほど顕著である。

社会資本整備審議会・交通政策審議会
「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」
(平成25年12月)参考資料より作成

＜維持管理・更新業務を担当する職員数＞

※同一の職員が複数分野の業務を担当している場合には、重複して計上。

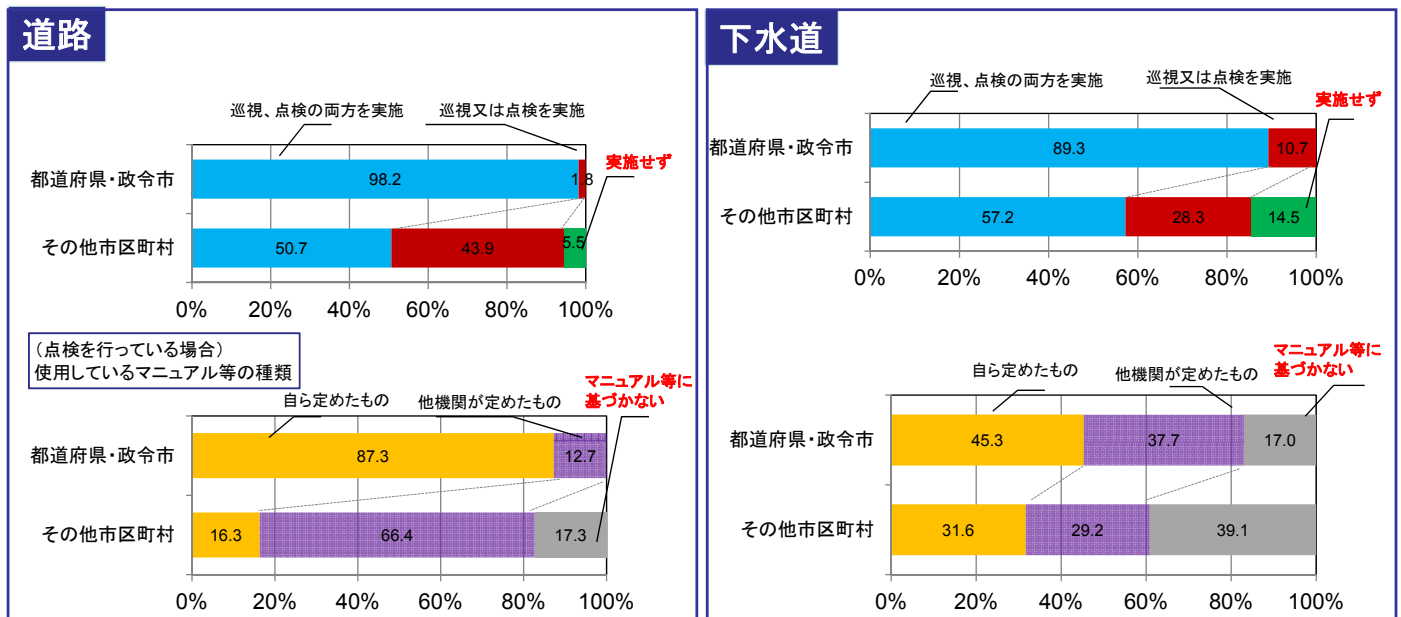


1. 市町村を取り巻く現状と課題

市町村における巡視・点検の実施状況

○規模の小さい地方公共団体を中心に、巡視・点検を実施できていない例がある。
また、点検している場合であっても、マニュアル等に基づいていない※例もある。
(※マニュアル等が存在していない場合も含む。)

＜巡視・点検の実施状況＞



1. 市町村を取り巻く現状と課題

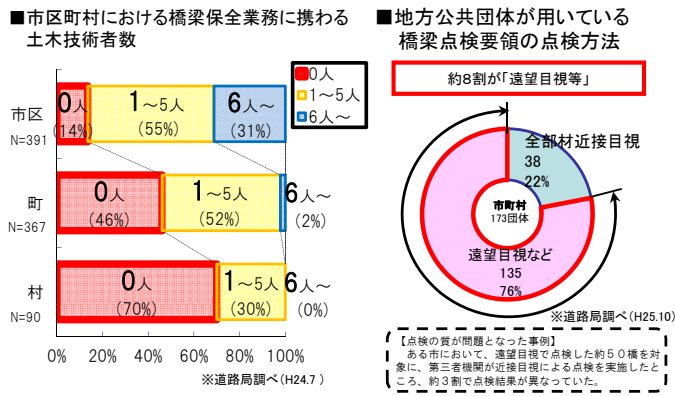
市町村における巡視・点検の実施状況

○国土交通省における審議会や委員会等においても、点検の質に課題があることや、全ての管理施設を点検実施できていない現状が指摘されている。

道路橋の点検の実態

社会資本整備審議会道路分科会
「第44回基本政策部会」より作成

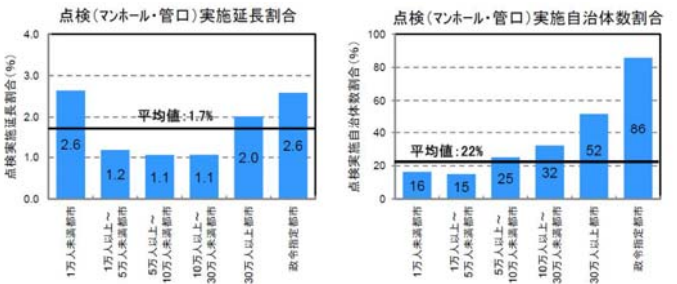
○町の約5割、村の約7割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しない。
○地方公共団体の橋梁点検要領では、遠望目視による点検も多く(約8割)、点検の質に課題あり。



管路施設の点検の実態

「第5回下水道政策研究委員会」より作成

○管路施設の点検・調査は全体的には大都市ほど実施されている傾向があり、老朽化管路施設の多い政令指定都市が最も実施しているが全管路の2~3%程度。

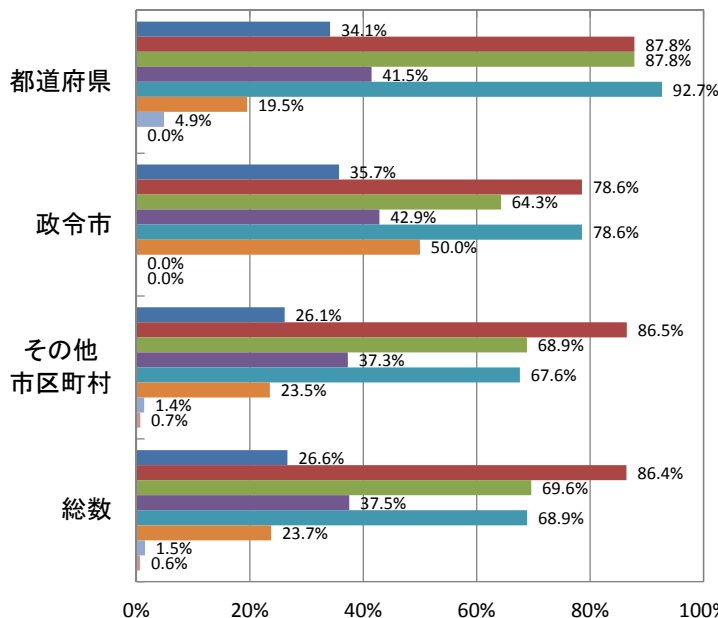


1. 市町村を取り巻く現状と課題

公共施設の老朽化が進む中での懸念事項

○公共施設の老朽化が進む中での地方公共団体の懸念事項について、地方公共団体の規模に関わらず、予算不足、職員不足を懸念している割合が6~7割程度と高く、また、4割程度の地方公共団体が、技術力不足について懸念している状況にある。

社会資本整備審議会・交通政策審議会
「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」(平成25年12月)参考資料より作成



- 予算の不足等により、構造物等の機能・サービス水準が低下する
- 予算の不足等により、構造物等の機能・サービス水準低下のほか、安全性に支障が生じる
- 老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための職員数が不足する
- 老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための技術力が不足する
- 増加する老朽化構造物等への対応により、新規投資が困難となる
- 増加する老朽化構造物等への対応により、既存構造物等の統廃合が必要となる
- その他
- 構造物等の老朽化が進行しても対応可能であり、特に問題はない

2. これまでの支援の取組

点検・診断に関するマニュアル・基準一覧

○各施設分野において維持管理に係る基準やマニュアルの整備を順次行っている。

分野	施設	マニュアル名	策定主体	策定期
道路	橋梁	道路橋定期点検要領	国土交通省道路局	H26.6
	トンネル	道路トンネル定期点検要領	国土交通省道路局	H26.6
河川	堤防・河道	堤防等河川管理施設及び河道の点検要領 ^{※1}	国土交通省 水管理・国土保全局	H24.5
砂防	砂防設備	砂防関係施設の長寿命化計画策定ガイドライン(案)	国土交通省 砂防部	H26.6
	地すべり防止施設	砂防関係施設の長寿命化計画策定ガイドライン(案)	国土交通省 砂防部	H26.6
	急傾斜地崩壊防止施設	砂防関係施設の長寿命化計画策定ガイドライン(案)	国土交通省 砂防部	H26.6
海岸	海岸堤防等	海岸保全施設維持管理マニュアル ～堤防・護岸・胸壁の点検・評価及び長寿命化計画の立案～	<農林水産省> 農村振興局防災課 水産庁防災漁村課 <国土交通省> 水管理・国土保全局海岸室 港湾局海岸・防災課	H26.3
下水道	下水道管路施設 ^{※2}	下水道維持管理指針	社団法人日本下水道協会	H26.9
港湾	港湾施設	港湾の施設の点検診断ガイドライン(案)	国土交通省港湾局	H26.3
空港	空港施設	空港内の施設の維持管理指針	国土交通省航空局	H25.9
公園	公園施設	公園施設の安全点検に係る指針(案)	国土交通省都市局 公園緑地・景観課	H26年度中 (予定)

※1:「堤防等河川管理施設及び河道の点検要領」については、年度内に改訂を行い、診断に係る内容を盛り込む予定

※2:下水道管路施設については、国による技術基準等を検討中

2. これまでの支援の取組

社会資本の維持管理に係る研修の充実・強化

- 平成26年度より確実な維持管理が行えるよう、実務的な点検の適切な実施・評価に資する研修体制を充実・強化。
- 技術者不足が指摘されている地方公共団体等への技術的支援の一環として、研修への地方公共団体等職員の参加を呼びかけている。

○道路、河川分野の研修

各地方整備局等の技術事務所等において、全国的な研修を実施し、維持管理に係る能力を特に強化

○港湾分野の研修

国土技術政策総合研究所において研修を実施し、維持管理に係る能力を特に強化



平成26年度河川管理実務者研修の様子(近畿地方整備局)

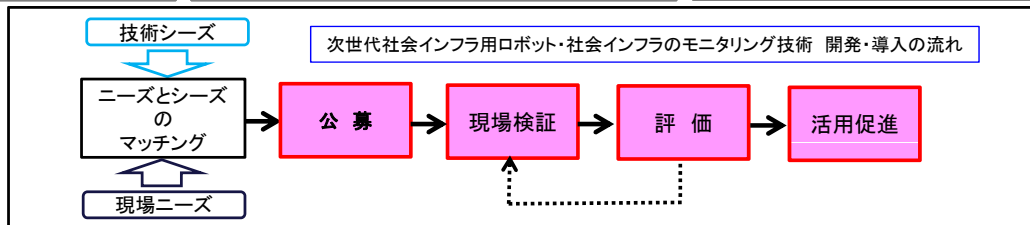
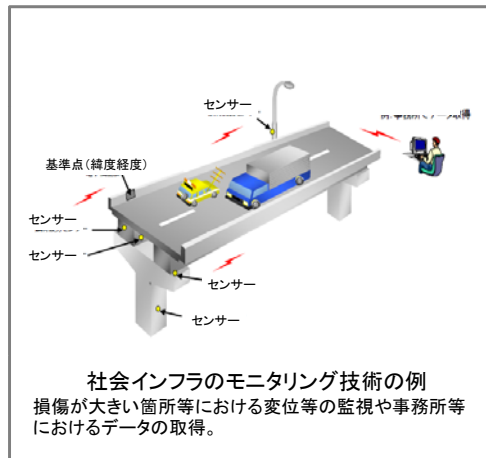
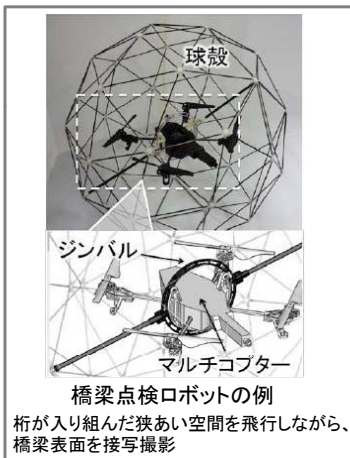


平成26年度港湾における維持管理の研修の様子

2. これまでの支援の取組

メンテナンスの効率化・高度化のための技術開発と導入

○維持管理技術の効率化や高度化に資する社会インフラのモニタリング技術、ロボットの開発・促進を推進。



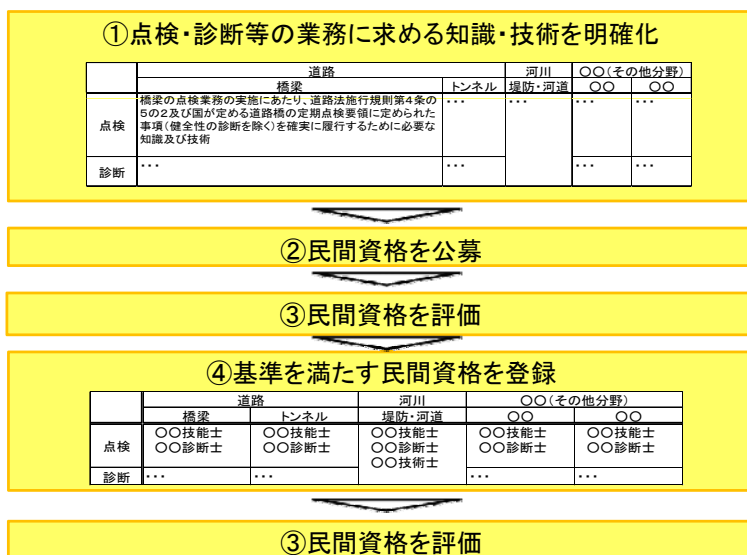
2. これまでの支援の取組

社会資本の維持管理に関する資格制度

○既存の民間資格を評価し、必要な技術水準を満たす資格を登録する制度を構築。
○地方自治体は、国が登録した資格を点検・診断等の業務発注時に資格要件として活用することにより、点検・診断等の一定の水準の確保や、社会資本の維持管理に係る品質の確保を図る。

社会資本整備審議会・交通政策審議会
「社会資本メンテナンスの確率に向けた緊急提言：民間資格の登録制度の創設について」
(平成26年8月)参考資料より作成

<民間資格の登録等のプロセス>



<当面資格制度の対象とする施設>

分野	施設
道路	橋梁
	トンネル
河川	堤防・河道
砂防	砂防設備
	地すべり防止施設
	急傾斜地崩壊防止施設
海岸	海岸堤防等
下水道	管路施設
港湾	港湾施設
空港	空港施設
公園	公園施設

2. これまでの支援の取組

老朽化施設に対し大規模修繕を行った事例

○今後老朽化する施設が一層増大していくとともに、それに伴い老朽化した施設が破壊に至るような事態の増加も想定され、部分的な修繕のみでは対応できなくなることも想定される。

■道路(橋梁)において大規模修繕を行った例

浜松市が管理する天竜川原田橋(1956年竣工)における損傷と修繕

国・市による対策プロジェクトチームが設立され、国土交通省の技術支援(助言)を受け、市が対策を実施。



原田橋(浜松市)

ケーブルの破断状況



追加セーフティーケーブルの設置



3. 地方自治法による共同処理制度

現行の事務の共同処理の主な取り組み

共同処理制度	法人設立	管理者の権限・責任	制度の概要	主な適用事例と件数
協議会	法人の設立を要しない簡便な仕組み	協議会へ移動 (連帯責任)	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体が共同して管理執行、連絡調整、計画作成を行うための制度。 不法行為等については各構成団体の連帯責任と解されていることから、<u>責任の帰属が第一義的に問われやすい事務には向かない</u>と言われることがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域行政計画等に関するもの[31件] 視聴覚教育[25件] 消防(通信指令等)[14件]
連携協約 (平成26年度地方自治法改正により新設)		移動しない	<ul style="list-style-type: none"> 「協議会」における事務の簡素化を図り、執行機関としての組織を設ける必要がないことから、素早い意志決定が可能。 	
事務の委託		受託団体へ移動 (受託団体の責任)	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体の事務の一部の管理・執行を他の地方公共団体に委ねる制度。 事務の委託を行うと、委託側は当該事務の管理執行権限を失い、当該事務の法令上の責任は受託団体に帰属する。 効率性に優れた共同処理方式である反面、委託団体・受託団体双方において権限が完全に受託団体に移動することに懸念が生じる場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 公平委員会[1,165件] 住民票の写し等の交付[1,159件] 競艇(場外発売等)[853件]
事務の代替執行 (平成26年度地方自治法改正により新設)		移動しない	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体が、他の地方公共団体の事務の一部を当該地方公共団体の名において管理し及び執行する制度。 権限は代替執行される側に残り、責任を負う。 	
一部事務組合	別法人の設立を要する仕組み	一部事務組合へ移動 (別法人である一部事務組合の責任)	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体が、その事務の一部を共同して、法人化した一部事務組合に行わせる制度。 一部事務組合は管理者、議会、監査委員の固有の執行機関を持ち、責任の所在が明確。 組織や施設を安定的に管理・運営する上で優れている反面、<u>構成団体が増加すればするほど、意見調整に時間を要し、迅速な意志決定が難しくなると指摘されることがある。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ごみ処理[398件] し尿処理[352件] 消防、救急[282件]

3. 地方自治法による共同処理制度

下水道分野における共同処理の活用事例

○地方自治法においては、これまで「事務の委託」、「一部事務組合」や「協議会」等の複数の市町村で事務を共同処理する制度が示されていたが、これまで社会資本の維持管理にこれらの制度を活用している事例は下水道分野以外にはほとんど見られない。

■下水道分野における共同処理の活用事例

社会資本整備審議会・第2回下水道小委員会
(平成26年10月10日)当日資料より作成

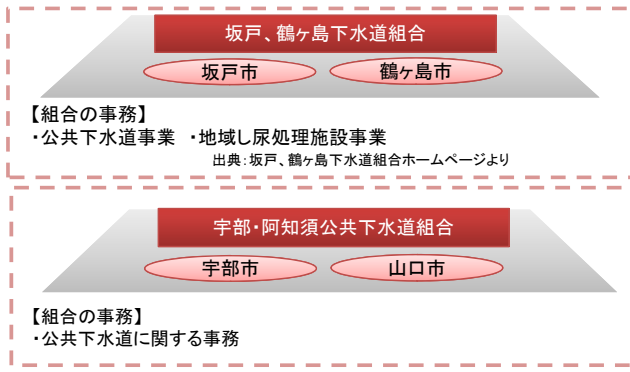
一部事務組合

○普通地方公共団体及び特別区は、その事務の一部を共同処理するため、その協議により規約を定め、都道府県の加入するものにあつて、総務大臣、その他のものにあつては都道府県知事の許可を得て、一部事務組合を設けることができる。(地方自治法第284条)

○一部事務組合の規約には、議会の組織及び議員の選挙方法の規定を設けなければならない。(地方自治法第287条)

(実施箇所数:22箇所 H23年度末時点)

出典:H23下水道統計(公益社団法人日本下水道協会)



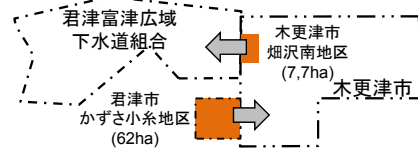
事務の委託

○普通地方公共団体は、協議により規約を定め、普通地方公共団体の事務の一部を、他の普通地方公共団体に委託して、当該普通地方公共団体の長又は同種の委員会若しくは委員をして管理し及び執行させることができる。(地方自治法第252条の14)

(実施箇所数:下水道232箇所(うち市町村から都道府県への使用料徴収委託92箇所))

出典:総務省 地方公共団体間の事務の共同処理の状況調べ

■事例 一部処理区の汚水及び雨水等の処理に関する事務の委託



「事務の委託」の内容

関連事象	委託範囲	規約名
君津富津広域下水道組合事務の一部を木更津市に委託	君津市かずさ小糸の区域(62ヘクタール)から排除される汚水及び雨水並びにこれに伴い発生する汚泥の処理に関する事務	君津富津広域下水道組合と木更津市との汚水及び雨水等の処理に関する事務の委託に関する規約 (H11.11.26制定)
木更津市事務の一部を君津下水道組合に委託	木更津市畑沢南地区(7.7ヘクタール)から排除される汚水及び雨水並びにこれに伴い発生する汚泥の処理に関する事務	木更津市と君津富津広域下水道組合との汚水及び雨水等の処理に関する事務の委託に関する規約 (H11.11.22告示)

出典:君津富津広域下水道組合例規集

3. 地方自治法による共同処理制度

「連携協約」、「事務の代替執行」新設の変遷

○平成26年6月に地方自治法が改正され、より弾力的な共同処理の新たな制度(「連携協約」、「事務の代替執行」)が設けられたところである。

既存の共同処理制度の問題点

共同処理	課題
協議会	・迅速な意志決定が困難
共同設置	・中心的な市町村の負担
一部事務組合	・迅速な意志決定が困難
広域連合	・構成団体の意見が反映されにくい ・住民への説明責任が不十分

共同処理	課題
事務の委託	・他の市町村の事務処理の状況等の情報を把握することが困難

柔軟な連携の
仕組みの必要性

新たに創設された制度

(H26地方自治法改正)

「連携協約」制度

・意志決定機関(協議会)を置かずに、**連携協約**により共同事務を執行
(第252条の2関係)

「事務の代替執行」制度

・他の普通地方公共団体の長等に事務を管理・執行させる(事務の権限は委託者に残る)
(第252条の16の2～第252条の16の4関係)

3. 地方自治法による共同処理制度

「連携協約」のイメージ

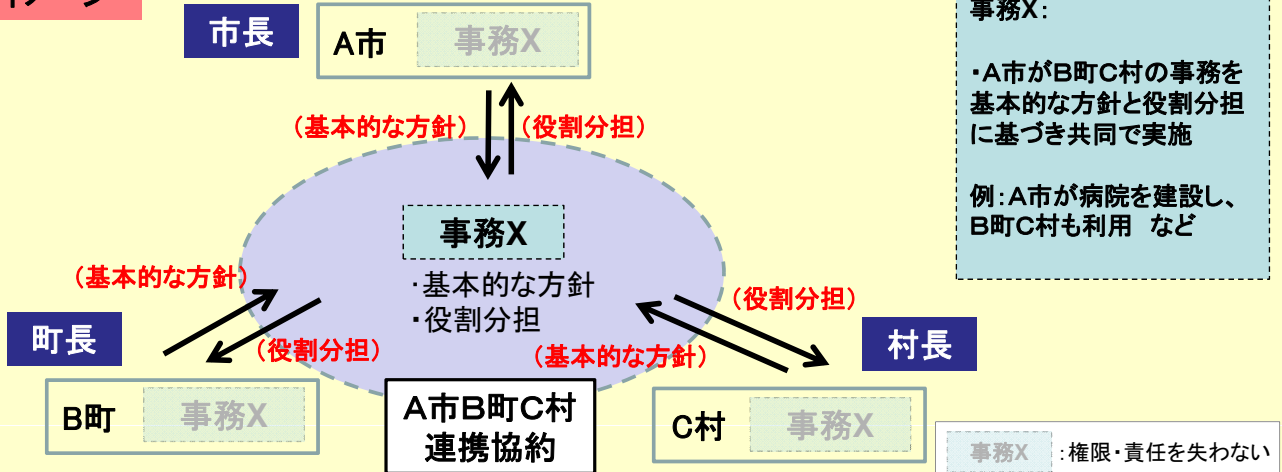
特徴

- ・「協議会」における事務の簡素化を図り、執行機関としての組織を設ける必要がないことから、素早い意思決定や実施出来る。
- ・連携協約を締結した地方公共団体は、役割分担に基づき、必要な措置を執るようにしなければならない。

事例(イメージ)

○複数の地方公共団体で基本的な方針や役割分担を定め、連携して事務を処理

イメージ



3. 地方自治法による共同処理制度

「事務の代替執行」のイメージ

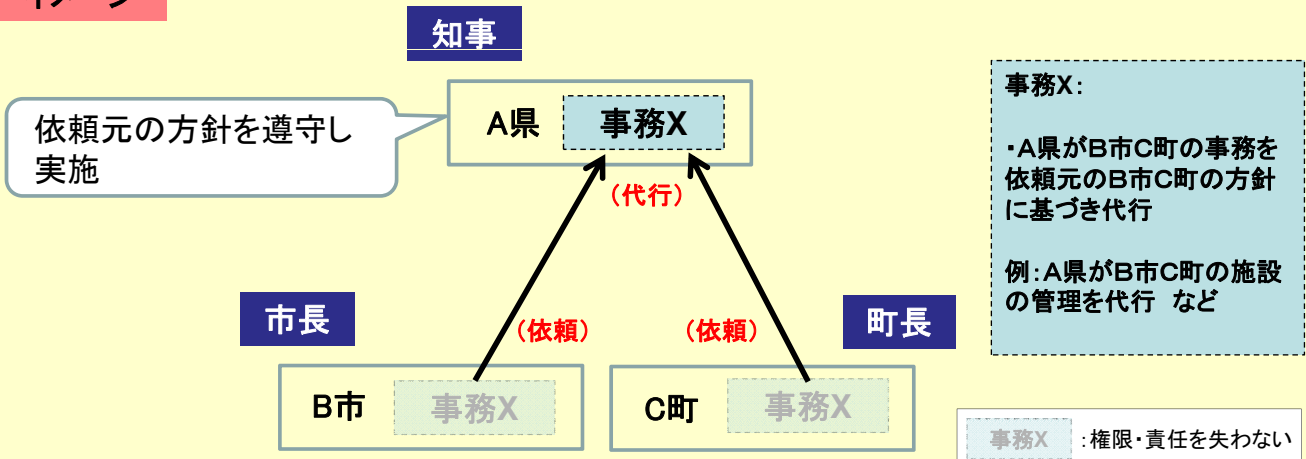
特徴

- ・地方公共団体が、他の地方公共団体の事務の一部を当該地方公共団体の名において管理し及び執行する制度。
- ・権限は代替執行される側に残り、責任を負う。

事例(イメージ)

○「事務の委託」における受託団体への権限の移動はされず、権限の代行を依頼することができる。

イメージ

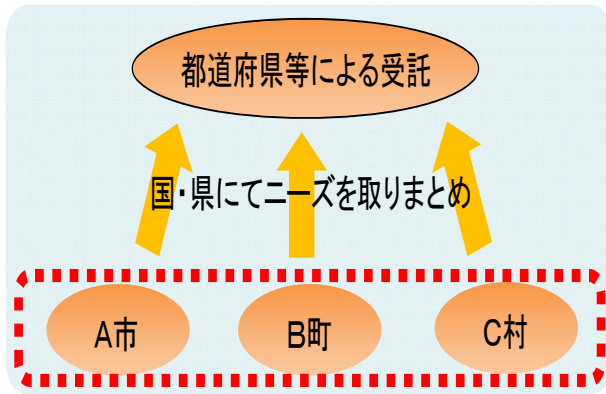


4. 具体的施策（1）市町村の体制強化 1)共同処理体制の促進
道路事業における地域一括発注の取組について

○道路分野においては、国、都道府県、市町村等が参加する道路メンテナンス会議において、都道府県等による点検業務の地域一括発注が行われつつある。

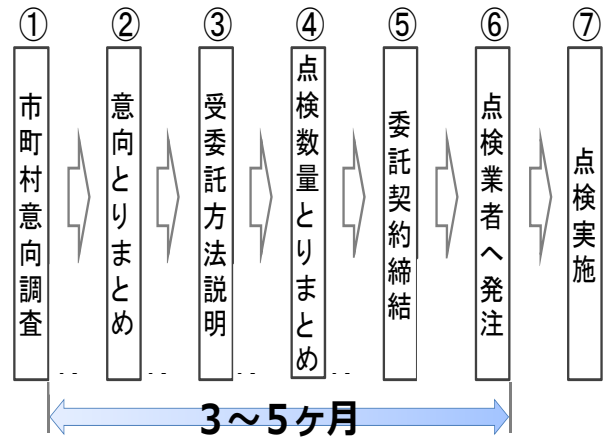
【イメージ図】

- ・市町村のニーズを踏まえ、地域単位での点検業務の一括発注等の実施



【手続きの流れ】

- ・国、都道府県にて市町村の意向調査を実施し、点検数量をとりまとめた上で、点検業者へ発注



4. 具体的施策（1）市町村の体制強化
1)共同処理体制の促進

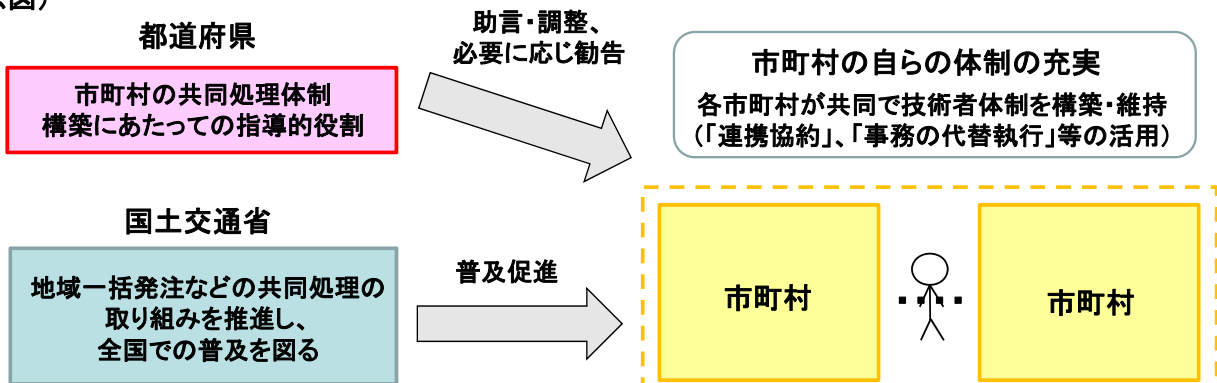
背景と考え方

○市町村同市の事務の共同処理は、様々な課題を抱えているが、地方自治法に新たに設けられた制度等も活用し、他の市町村と連携して事務を処理することも検討することも検討する必要。

今後の取組

- 国は地域一括発注などの共同処理の取り組みを実施し、全国での普及させる推進方策を講じるべき。
- 都道府県は市町村の共同処理体制構築に際し、技術的アドバイス・調整・勧告を行う等の指導的役割が期待。
- 国、都道府県、市町村等からなる連絡会議等を活用し、調整することも有効。

(概念図)



4. 具体的施策(1)市町村の体制強化
2)技術者派遣の仕組みの構築

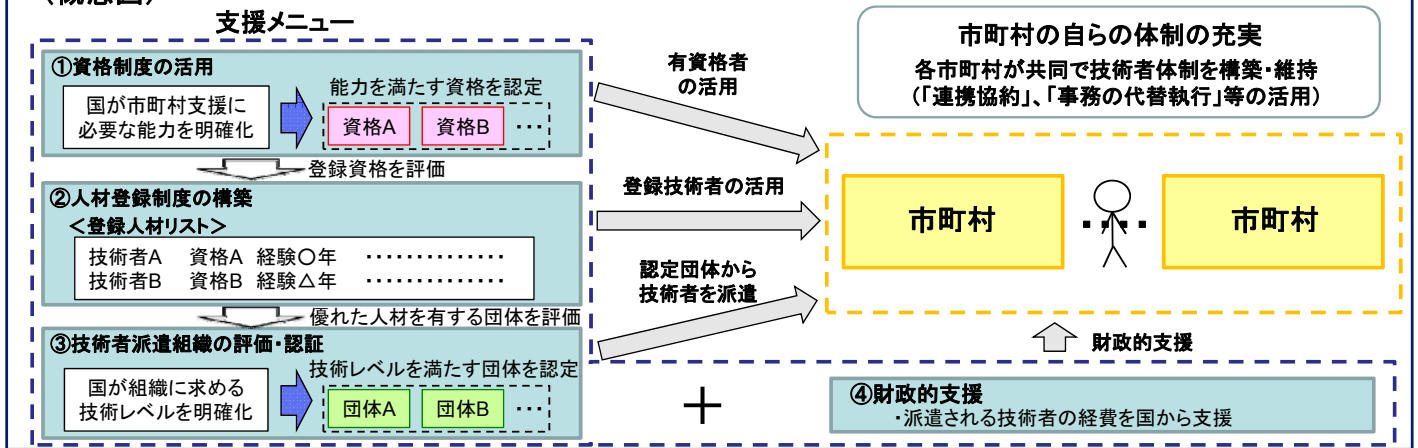
背景と考え方

○市町村が技術職員を新たに雇用・育成することが困難であることから、民間企業等で活躍する維持管理に精通した技術者を活用することが現実的な対応策。

今後の取組

- 民間技術者等を活用する仕組みの構築にあたって、**資格制度の活用も含めた検討が必要**。
- 資格制度に加え、**技術者の保有資格、経験等を明らかにする技術者登録制度を構築**すべき。
- 国は、派遣元となる**民間企業等について評価・認証することにより、市町村による民間企業等の選定に資する仕組みを構築**すべき。
- 派遣される**技術者の経費を国から市町村に対して支援**することも重要。

(概念図)



4. 具体的施策(1)市町村の体制強化 3)点検・診断、補修・修繕の民間事業者への包括的委託の活用
府中市における道路分野の包括的管理委託

○これまで府中市では、道路の日常的管理について、市の直営と複数の委託を合わせて対応

○より効率のよい道路管理を目指すため、2014年度から2016年度までの3年間、市内中心部の道路施設等(延長約3.5km)における日常の維持管理を対象として、包括的管理委託を実施

○包括管理委託を受託する民間業者に要求する業務の水準及び特記事項をしめすものとして、「要求水準書・リスク分担」を作成

リスク分担表 (一部抜粋)

リスクの種類	リスクの内容	市	受託者
施設損傷リスク (一部)	通常利用での劣化によるもの		○
	施設設置の隠れた瑕疵等、市の責めによるもの	○	
施設管理コストリスク (一部)	市の責めによる委託内容・用途の変更に伴う、維持管理費の増大・減少	○	
	特定の第三者の責めによる、維持管理費の増大	○	
維持管理に係る事故リスク (一部)	施設の維持管理を委託する時点で既に生じていた瑕疵から生じる事故	○	
	受託者の運営業務自体から生じる事故		○
技術革新リスク (一部)	道路施設管理に関する技術の陳腐化による追加投資	○	

包括管理受託者の業務範囲		従来の役割分担	
業務項目	業務内容	直営	委託
巡回業務	・巡回計画の作成 ・日常パトロールの実施 ・警察署との合同パトロールの実施 ・巡回日誌の作成	○	-
維持業務	清掃業務	○	○
	植栽管理業務	-	○
	街路灯管理業務	-	○
補修・修繕業務	・損傷箇所の補修	○	○
事故対応業務	・事故処理に関わる資料作成 ・事故処理に関わる補修作業 ・事故に伴う補修費用等の集計	○	○ (加害者対応、作業)
	災害対応業務	○	○
苦情・要望対応業務	・緊急パトロールの実施 ・現地処理作業の実施	○	○
	・苦情・要望箇所の現地状況確認 ・現地処理作業の実施	○	○ (苦情対応、作業)
占用物件管理業務	・不法占用物の現地状況確認 ・不法投棄の現地状況確認	○	-
	法定外公共物管理業務	○	○

資料) 府中市「けやき並木通り周辺地区道路等包括管理委託要求水準書・リスク分担(改訂版)」を基に作成。

注) 上記の表は、包括管理委託の範囲内の業務であり、「境界確定、許可関係、光熱水費、改修」などの管理業務は含まれていない。

4. 具体的施策（1）市町村の体制強化 3）点検・診断、補修・修繕の民間事業者への包括的委託の活用

下水処理場における包括的民間委託

下水処理場における包括的民間委託の導入状況

○平成15年12月「包括的民間委託導入マニュアル(案)」、平成20年6月「包括的民間委託等実施運営マニュアル(案)」の発行以来、全国で約280箇所(平成23年度末現在、全国の約13%)を超える処理場において、包括的民間委託が導入されている。

下水処理場における包括的民間委託の特徴

- 放流水質等について要求水準を設定する性能発注を基本とする。
- 性能が発揮されている限り、職員数等については民間企業の自由裁量が原則
- 複数業務を包括的に実施することによる効率化
- 複数年契約による経験の蓄積

包括的民間委託の期待される効果

- 運転管理、ユーティリティ、修繕を行っていた公共人件費の削減
- 運転手順の改善等による業務効率化
- 薬品、電力等調達柔軟化、大口購入による単価の引き下げ、品質の適正化、節約等によるコスト縮減
- 民間による修繕の必要性の見極め、保守点検との一体的な実施等、民間企業の創意工夫による効率化
- 包括的受注による諸経費率の削減(スケールメリットの発現)

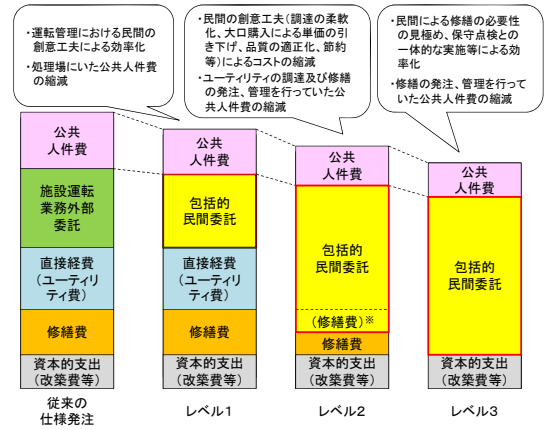
包括的民間委託の課題

- 自治体職員の減少と技術力低下により、履行監視や評価が困難。
- 委託者(自治体)と受託者(民間企業)のリスク分担の明確化。

<下水道管路施設における包括的民間委託の課題>

- ①管路施設情報や過去の点検・調査等の維持管理情報が十分に管理・蓄積されてないため、ふさわしい性能設定ができない。
- ②管路施設の状況が、受託者の作業上の責によらない外的要因(交通荷重等)により変化してしまうことがあることから、受託者の業務を評価・監視する指標が設定しづらい。

性能発注のレベルと、性能発注の導入によるコスト縮減イメージ



4. 具体的施策（1）市町村の体制強化

3）点検・診断、補修・修繕の民間事業者への包括的委託の活用

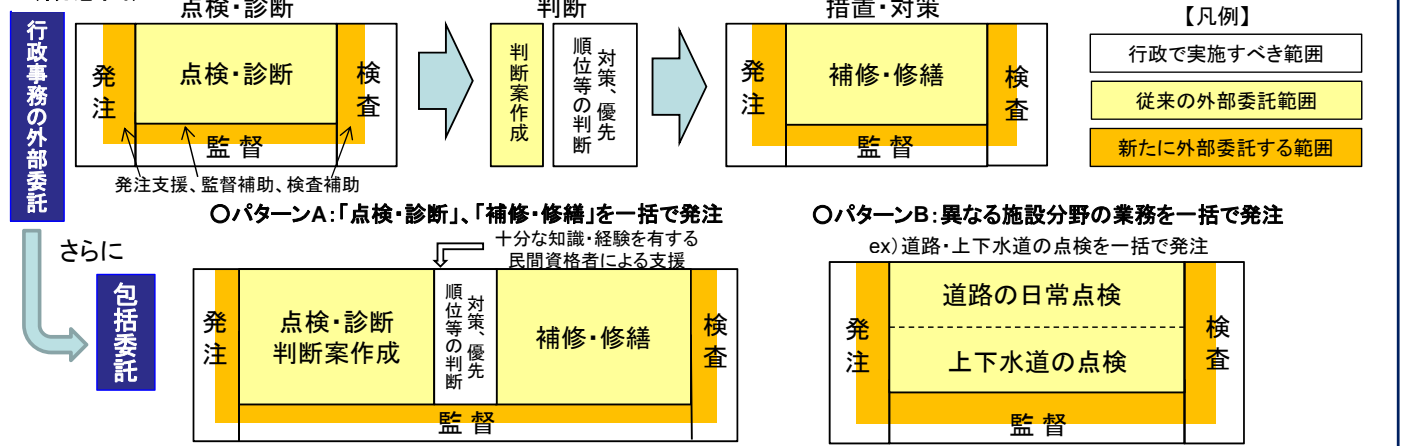
背景と考え方

- 市町村が自ら実施している維持管理に関する行政事務のうち、他者に代替させることが可能な事務について、外部委託を行うことで施設管理者の人員、技術力不足を補うことが可能。
- 包括的民間委託は下水道処理場や道路分野で活用事例があり、必要に応じ活用を図ることが望まれる。

今後の取組

- 従来行政が行ってきた事務の一部についても、民間等の技術力を活用すべき。
- 点検・診断から補修・修繕までの一貫した包括委託や、複数分野の一体的な包括委託を検討すべき。
- 国は、このような包括的委託を全国に普及させるとともに推進方策を講ずべき。

(概念図)



5. 具体的施策(2)国・都道府県等による技術的支援 1)体系的な技術的アドバイスの仕組みの構築
「道路メンテナンス会議」による地方公共団体の取組に対する体制支援

○道路分野では道路メンテナンス会議において、研修・基準類の説明会等の調整や、点検・修繕において、優先順位等の考え方に該当する路線の選定・確認等を行っている。

※関係機関の連携により課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図るため、**全都道府県に「道路メンテナンス会議」を設置**(~7月7日)

【体制】

- ・地方整備局(直轄事務所)
- ・地方公共団体(都道府県、市町村)
- ・高速道路会社(NEXCO・首都高速・阪神高速・本四高速・指定都市高速等)
- ・道路公社

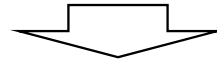
【役割】

1. 研修・基準類の説明会等の調整
2. 点検・修繕において、優先順位等の考え方に該当する路線の選定・確認
3. 点検・措置状況の集約・評価・公表
4. 点検業務の発注支援(地域一括発注 等)
5. 技術的な相談対応 等

【先行的な取り組み事例】

第2回群馬県道路メンテナンス協議会(7/24)

- ①今年度に、県内35市町村が管理する橋(約1万1千橋)のうち、539橋の定期点検に着手。
4市町村を**地域一括発注**で支援
- ②予算措置や体制強化も含めた**今後5年間の点検計画**を次回の協議会で策定予定
- ③**協議会が主体となって鉄道事業者と調整予定**(東日本旅客鉄道(株)とは既に調整済)



今後、各道路メンテナンス会議において順次同様の取組を実施

5. 具体的施策(2)国・都道府県等による技術的支援
1)体系的な技術的アドバイスの仕組みの構築

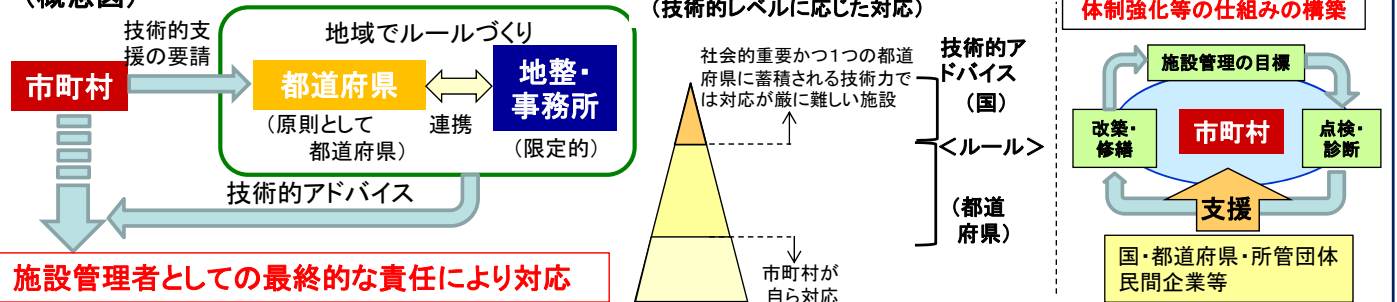
背景と考え方

- メンテナンスサイクルの取組が進み、施設の老朽化も急激に振興する中で、**市町村では技術的に対応が困難な維持管理が顕在化し、増加すると見込まれる。**
- 技術的能力の違う主体が、それぞれの役割のもと、体系的に技術的アドバイスする仕組みが必要。

今後の取組

- 社会的に重要かつ一の都道府県に蓄積される技術力では厳に対応が困難なものについては **国等が限定的に対応**すべきであり、**それ以外は都道府県で対応**すべき。
- 市町村に対する技術的アドバイスについて、**都道府県等が対応する手順等のルール化**を図るべき。
- 都道府県や所管団体、民間企業等の活用を含め、**体制強化等の仕組みを構築**すべき。(国が直接管理していない分野)
- 高度な技術について適切な技術的アドバイス等を行うため、**技術的支援を行う専門組織を構築**すべき。

(概念図)



市町村 技術的支援の要請増大 → 通常業務に対応しながらの実施が困難 → **技術的支援の専門組織の構築** → 技術的・高度なものについて技術的アドバイス実施

5. 具体的施策（2）国・都道府県等による技術的支援 2）点検・診断、補修・修繕に関する国等による代行制度の構築
道路分野における修繕工事等の代行制度について

○道路分野では、平成25年に道路法を改正し、高度な技術力を要する等の修繕工事等を、当該地方公共団体に代わって国土交通大臣が実施できる制度を設けている。

＜道路分野の事例＞

道路法に基づく、修繕等の代行制度

●道路法

（道路管理者の権限の代行）

第十七条 6（抜粋）

- ・国土交通大臣は、都道府県又は市町村から要請があり、かつ、当該都道府県又は市町村における道路の改築又は修繕に関する工事の実施体制その他の地域の実情を勘案して、（中略）
- ・都道府県道又は市町村道（地域における安全かつ円滑な交通の確保のために適切な管理の必要性が特に高いと認められるものに限る。）（中略）のうち政令で定めるものの改築又は修繕に関する工事（高度の技術を要するもの又は高度の機械力を使用して実施することが適当であると認められるものに限る。）を
- ・当該都道府県又は市町村に代わって自ら行うことが適当であると認められる場合においては、（中略）その事務の遂行に支障のない範囲内で、これを行うことができる。

5. 具体的施策（2）国・都道府県等による技術的支援

2）点検・診断、補修・修繕に関する国等による代行制度の構築

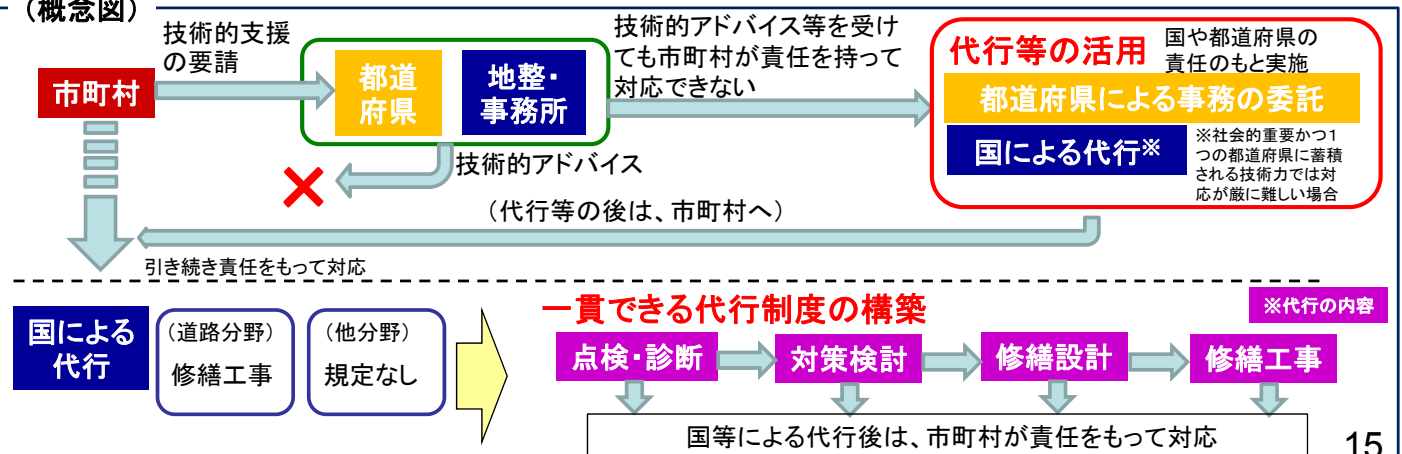
背景と考え方

- 技術的アドバイス等を受けても市町村が点検等を自ら責任を持って行うことができないと判断され、さらに社会的重要な都道府県に蓄積される技術力では厳に対応が難しい場合、国の責任のもとで行われる代行を活用すべき。
- 現在、維持修繕に関する国の代行制度は、道路分野において、市町村等の橋梁等について、高度な技術を要し、かつ社会的な影響が大きいものについて、当該地方公共団体の要請があった場合、国が修繕等を代行する制度が定められているのみ。
- 必要に応じて支援の充実に向け制度を拡充することが必要。

今後の取組

- 個別法を踏まえ、市町村に代わり**国の責任のもと、維持管理に係る事務を実施する代行の制度の仕組みを構築すべき**
- その際、各分野の特徴に応じ、**点検・診断から修繕工事に至るまで一貫できる仕組みを検討**すべき。
- 日本下水道事業団等、**技術や幅広い知見を有する者が、同様に代行等を行う仕組みも構築**すべき。

（概念図）



TEC-FORCEの概要について

TEC-FORCEの設置根拠

○緊急災害対策派遣隊の設置に関する訓令(一部抜粋)

(設置及び目的)

第1条: **大規模自然災害**が発生し、又は発生するおそれがある場合において、被災地方公共団体等が行う、被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施するため、本省、国土技術政策総合研究所、国土地理院、地方支分部局及び気象庁にそれぞれ緊急災害対策派遣隊を置く。

(事務)

- 第2条: (1)被災地における被害状況調査に関する地方公共団体等への支援
 (2)被災地における被害拡大防止に関する地方公共団体等への支援
 (3)被災地の早期復旧を図るため必要となる地方公共団体等への支援

TEC-FORCEの活動概要

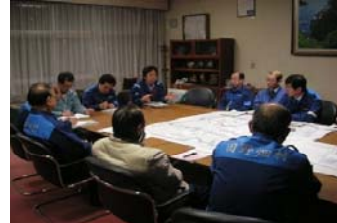
地方公共団体への現地での技術的助言
 (H25. 8山口島根豪雨 山口県山口市)



自衛隊・消防等の救命救助活動への支援
 (H25. 10台風26号 東京都大島町)



市町村長の右腕となるリエゾンを派遣
 (H23.3東日本大震災 岩手県田野畑村)



3)緊急的な対応制度の構築

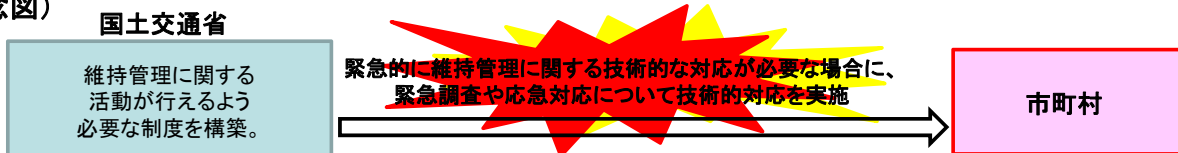
背景と考え方

- 大規模自然災害時の事例として、国は、**災害応急対策に対する技術的な支援**のため「緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)」を派遣し、**技術的支援**を行っている。
- 老朽化が原因で施設事故が発生した場合にも、点検実施、点検結果の分析、応急復旧などの技術的対応を行えるよう体制を構築する必要。

今後の取組

- 大規模な事故の発生時など、緊急的に維持管理に関する技術的対応が必要となった場合、**国が緊急調査や応急対応について技術的な支援を円滑かつ迅速に実施**するために、**維持管理に関する活動を行えるよう、組織や財源措置等の必要な制度の構築**すべき。

(概念図)



■道路(橋梁)における緊急的に助言を行った例

浜松市が管理する天竜川原田橋(1956年竣工)における損傷と修繕

→ 国・市による対策プロジェクトチームが設立され、国土交通省の技術支援(助言)を受け、市が対策を実施



原田橋(浜松市)

