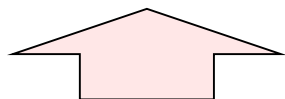


地域インフラ群再生戦略マネジメント・ 包括的民間委託について

国土交通省 総合政策局
公共事業企画調整課 課長補佐
前羽 利治

① 社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会 技術部会 提言（地域インフラ群再生戦略マネジメント） について

- 1. インフラメンテナンスの現況と課題 3
- 2. 『総力戦で取り組むべき次世代の
「地域インフラ群再生戦略マネジメント」
～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』
提言を踏まえた今後の取組 13



①を進めていく上で重要な手法の一つ

② 包括的民間委託導入の手引きについて

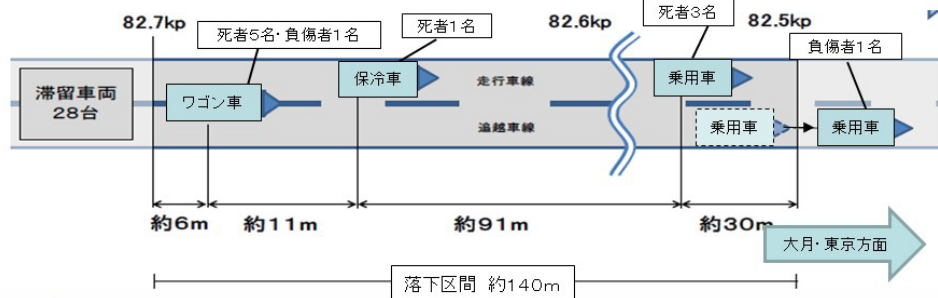
- 3. 包括的民間委託について 23
- 4. 「インフラメンテナンスにおける包括的
民間委託導入の手引き（案）」について 29

① **社会資本整備審議会・
交通政策審議会技術分科会
技術部会 提言
（地域インフラ群再生戦略マネジメント）
について**

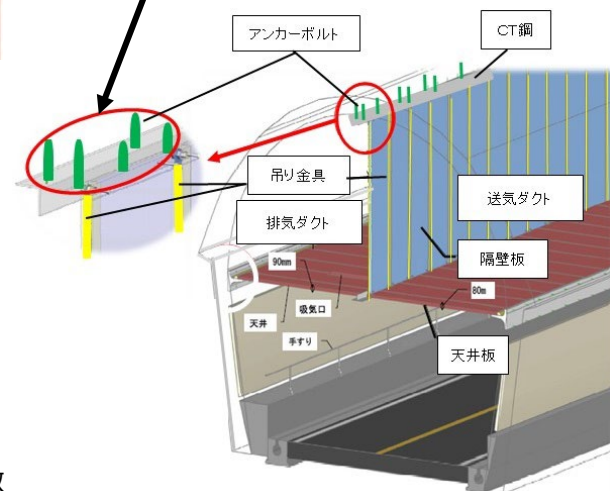
1. インフラメンテナンスの現況と課題

笹子トンネル天井板崩落事故

- 平成24年12月2日(日)午前8時3分頃、中央自動車道上りの笹子トンネル（勝沼IC～大月JCT間）において、トンネル換気用の天井板等が崩落。走行中の車両3台が天井板の下敷き、死者9名、負傷者2名が発生。



トンネル天頂部に接着固定されていたアンカーボルトが脱落、天井板が崩壊



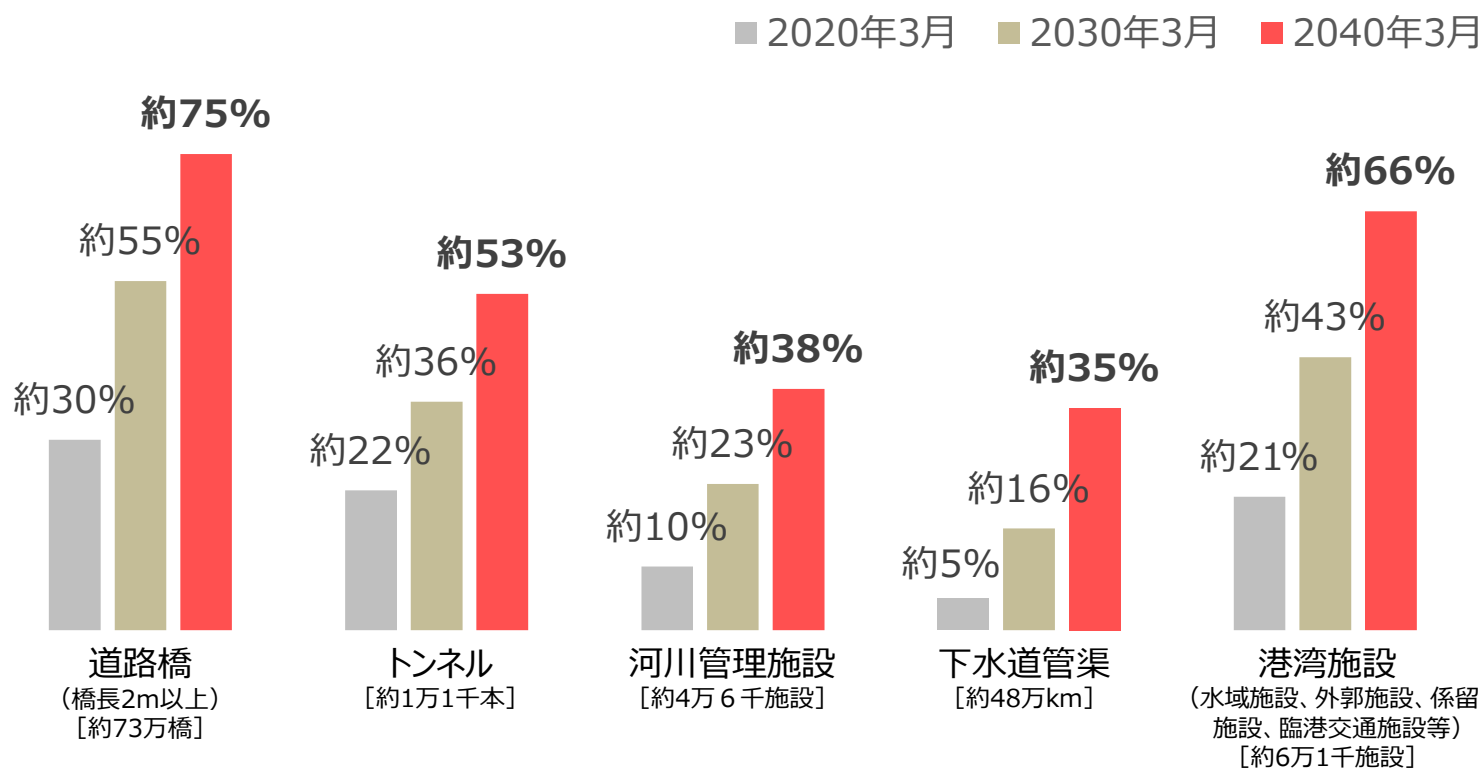
【原因】

国交省の専門委員会（※）によると、天井板をつり下げる部材の設計・施工や、経年劣化、点検・維持管理などの要因が複数作用し、累積された結果、事故に至ったと考えられるとされた。

（※） トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会（委員長：今田 徹 東京都立大学名誉教

○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、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。

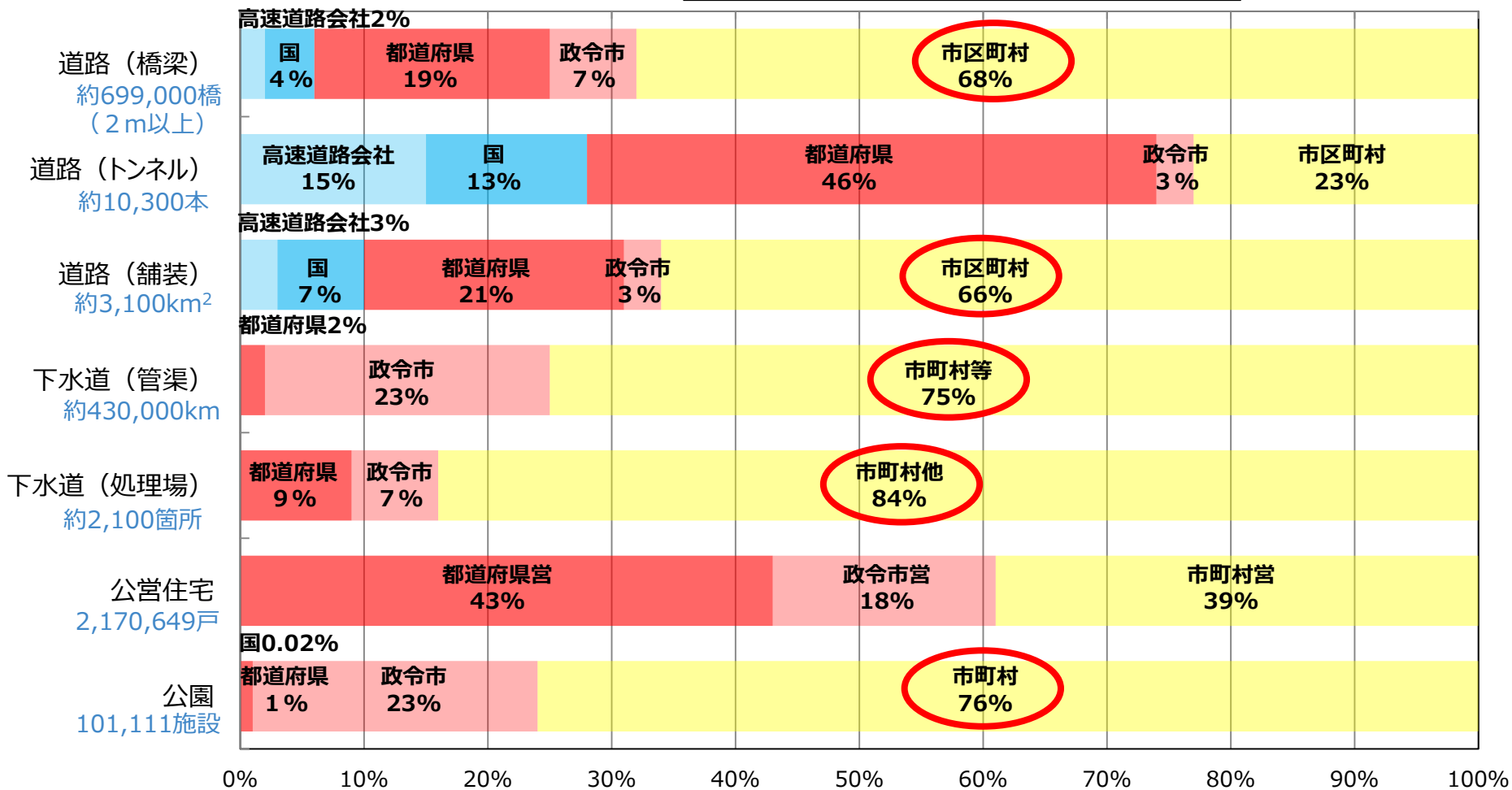


【建設後50年以上経過する社会資本の割合】

○橋梁や下水道管渠など、市区町村等の管理する施設数が多い状況。

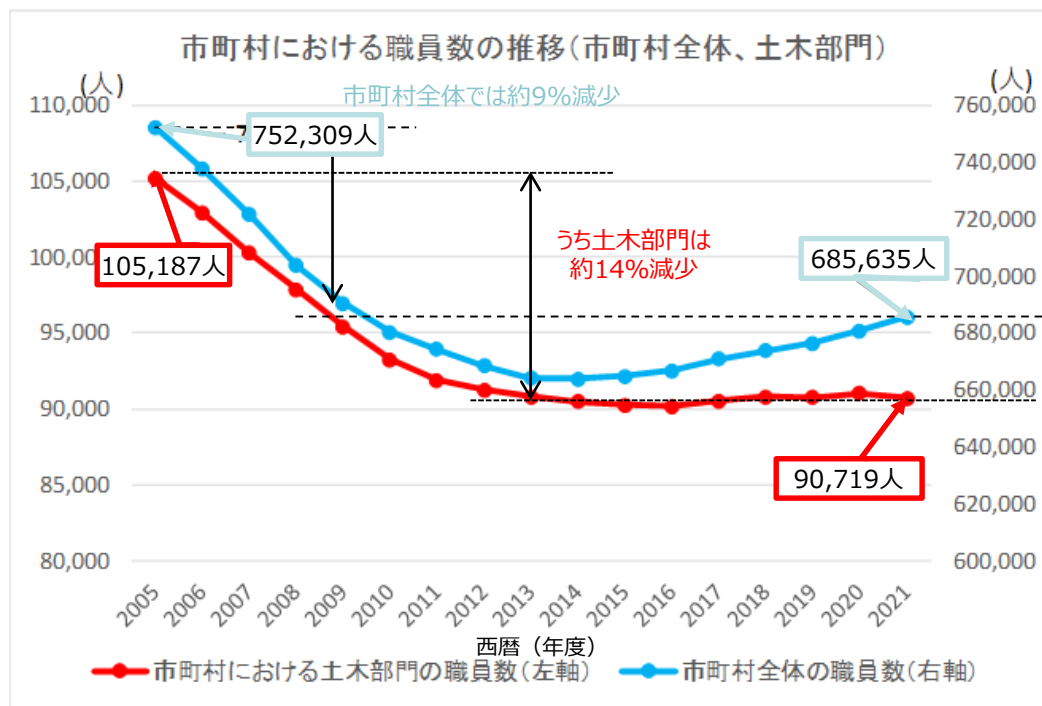
各分野における管理者別の施設数の割合

出典：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）
参考資料より国土交通省作成



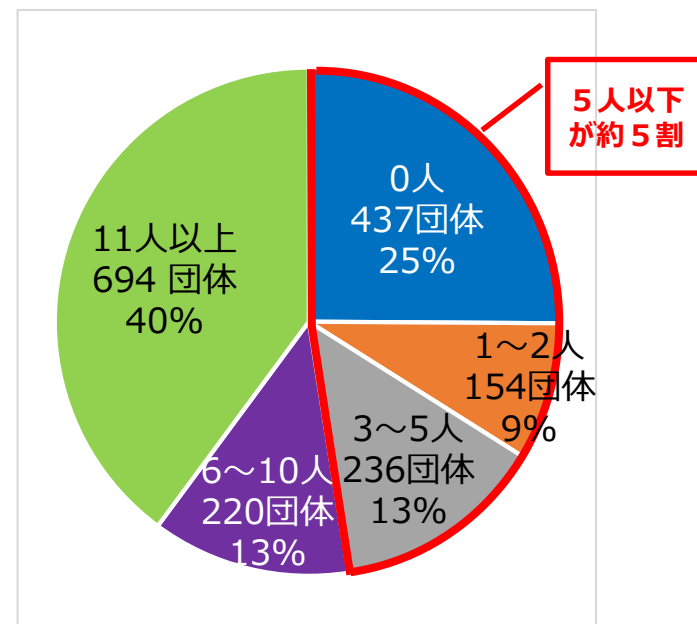
市町村の職員数の推移・技術系職員数

- 市町村全体の職員数は、2005年度から2021年度の間で約9%減少している。
- 市町村における土木部門の職員数の減少割合は約14%であり、市町村全体の職員数の減少割合よりも大きい。
- 市町村全体の職員数は、近年増加傾向であるが、土木職員数は依然横ばいとなっている。
- 技術系職員が5人以下の市町村は全体の約5割である。



※1

市町村における技術系職員数 ^{※1, ※2}

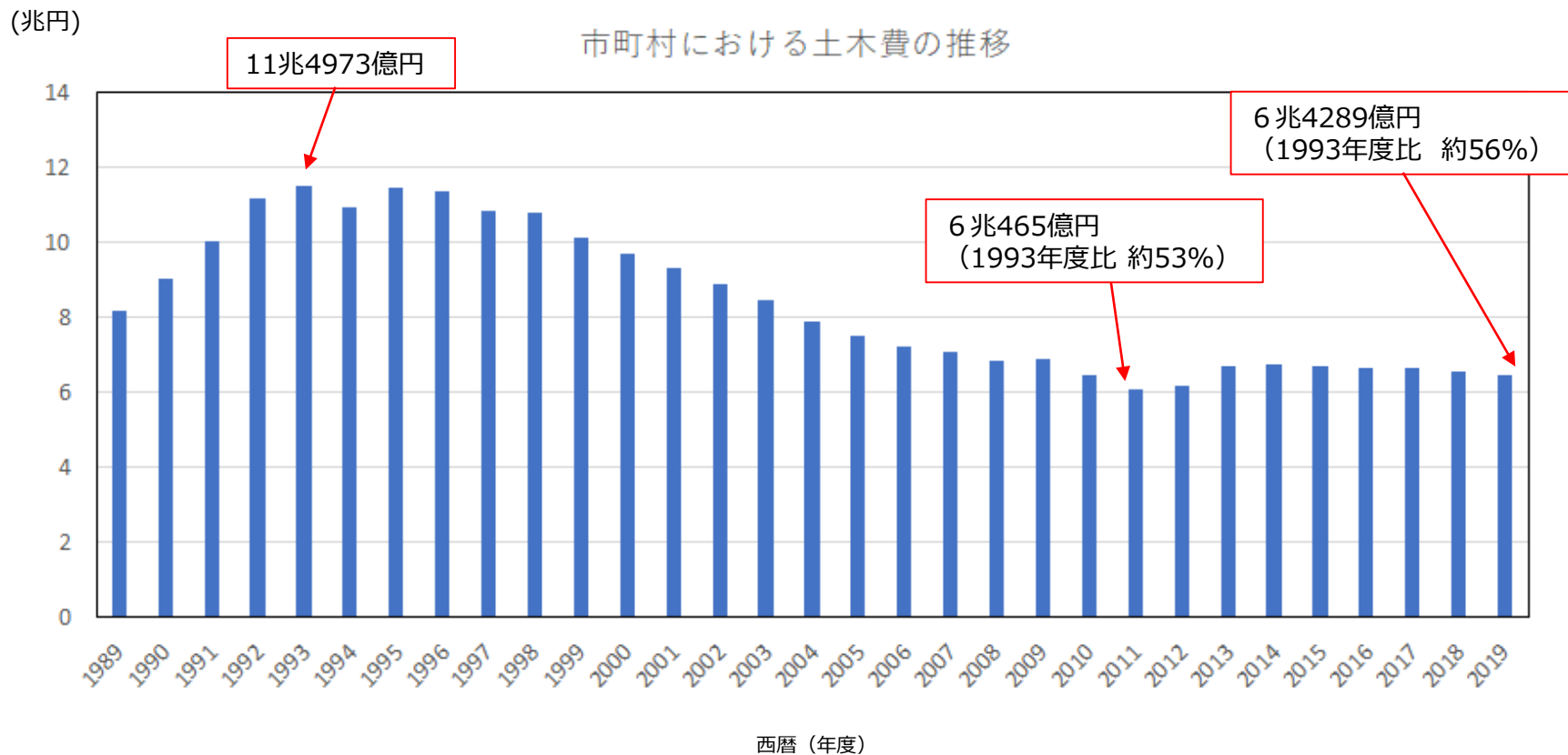


※1：地方公共団体定員管理調査結果より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。また市町村としているが、特別区を含む。

※2：技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

市町村の土木費の推移

- 市町村の土木費は、ピーク時の1993年度（約11.5兆円）から2011年度までの間で約半分（約6兆円）に減少した。
- 近年は約6.6兆円程度で推移しているが、ピーク時の約6割程度である。



(地方財政統計年報より国土交通省作成)

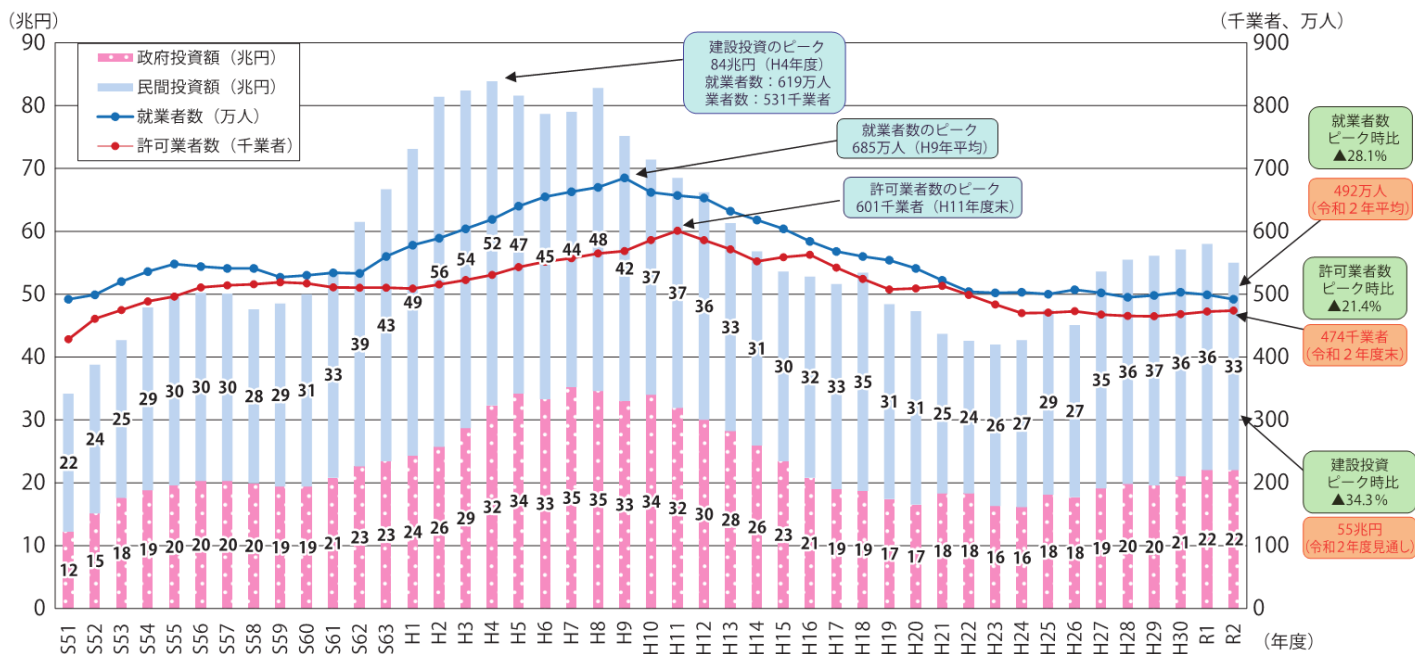
建設業を取り巻く状況

- 建設業の現場では、担い手の高齢化が進んでおり、将来的な担い手の確保が課題。
- 建設業就業者数は近年、横ばいで推移しているが、今後、高齢者の大量離職が見込まれており、建設産業が地域の守り手として持続的に役割を果たしていくためには、引き続き、若者をはじめとする担い手の確保・育成を図るとともに、働き方改革に取り組んでいくことが重要。

● 建設投資額はピーク時の平成4年度:約84兆円から平成23年度:約42兆円まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、令和2年度は約55兆円となる見通し（ピーク時から約34%減）

● 建設業者数（令和元年度末）は約47万業者で、ピーク時（平成11年度末）から約21%減

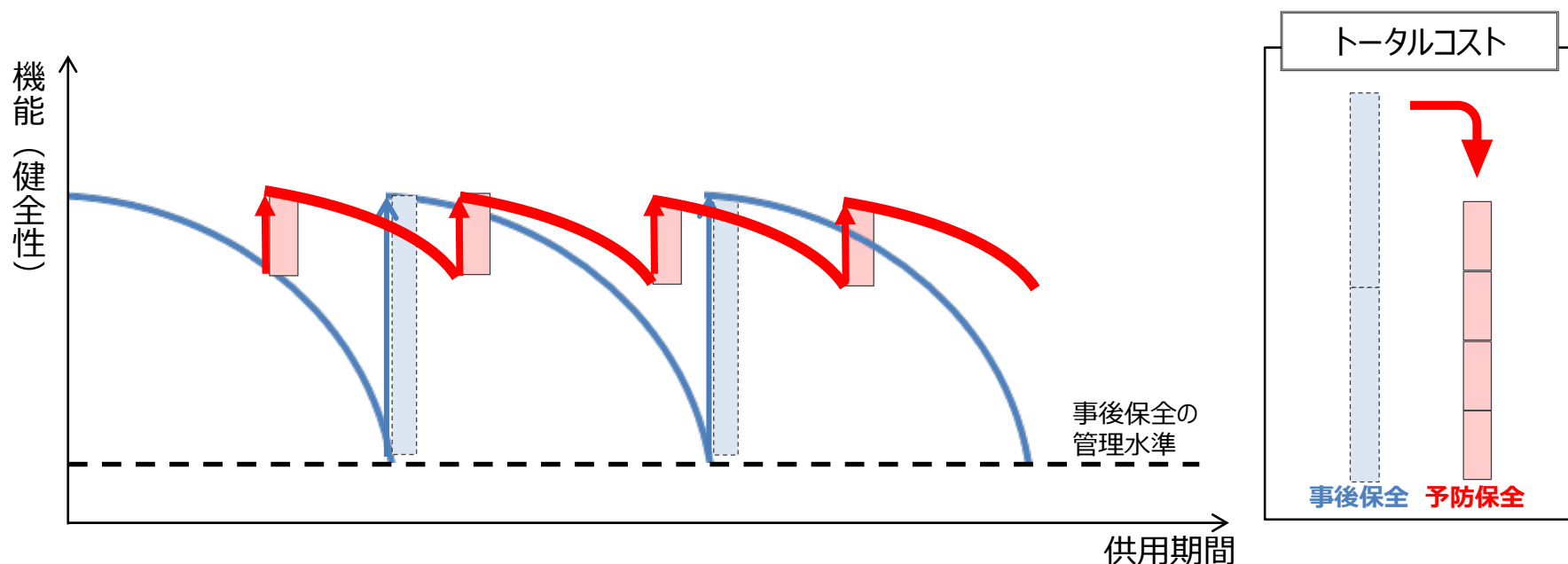
● 建設業就業者数（令和2年平均）は492万人で、ピーク時（平成9年平均）から約28%減



出典：国土交通省「建設投資見通し」・「建設業許可業者数調査」、総務省「労働力調査」
 注1 投資額については平成29年度（2017年度）まで実績、平成30年度（2018年度）・令和元年度（2019年度）は見込み、令和2年度（2020年度）は見通し
 注2 許可業者数は各年度末（翌年3月末）の値
 注3 就業者数は年平均。平成23年（2011年）は、被災3県（岩手県・宮城県・福島県）を補完推計した値について平成22年国勢調査結果を基準とする推計人口で遡及推計した値
 注4 平成27年（2015年）産業連関表の公表に伴い、平成27年以降建築物リフォーム・リニューアルが追加されたとともに、平成23年以降の投資額を遡及改定している

- 「事後保全」： 施設の損傷が拡大した段階で大規模な修繕等により機能回復を図る
 - 「予防保全」： 施設の損傷が軽微な段階で予防的な修繕等により機能保持を図る
- 「事後保全」から「予防保全」に転換し、「長寿命化」や「トータルコストの縮減」を図る

【事後保全と予防保全のサイクル（イメージ）】



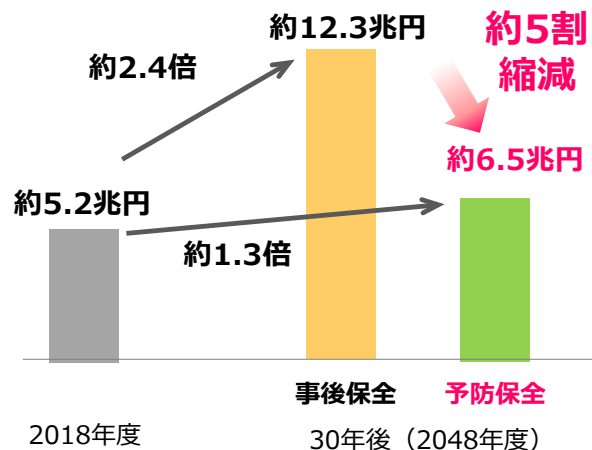
- 事後保全： 施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。
- 予防保全： 施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。

予防保全の必要性（維持管理・更新費の推計）

- 施設に不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、施設に不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」への転換により、今後増加が見込まれる維持管理・更新費の縮減を図ることが重要。
- 国土交通省が所管するインフラを対象に、将来の維持管理・更新費を推計したところ、「事後保全」の場合、1年当たりの費用は、2048年度には、2018年度の約2.4倍となる見込み。
- 一方、「予防保全」の場合、1年当たりの費用は、2048年度には、「事後保全」の場合と比べて約5割減少し、30年間の累計でも約3割減少する見込み。

【将来の維持管理・更新費用の推計結果（2018年11月30日公表）】

30年後（2048年度）の見通し



30年後（2048年度）の見通し（累計）

	30年間の合計 (2019～2048年度)
事後保全	約280兆円
予防保全	約190兆円

事後保全から予防保全への転換により、約3割の縮減が見込まれる。

- ※ 1 国土交通省所管12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方道路公社、（独）水資源機構、一部事務組合、港務局が管理する施設を対象。
- ※ 2 様々な仮定をおいた上で幅を持った値として推計した。グラフ及び表ではその最大値を記載。
- ※ 3 推計値は不確定要因による増減が想定される。

（参考）用語の定義

予防保全	施設の機能や性能に不具合が生じる前に修繕等の対策を講じること。
事後保全	施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

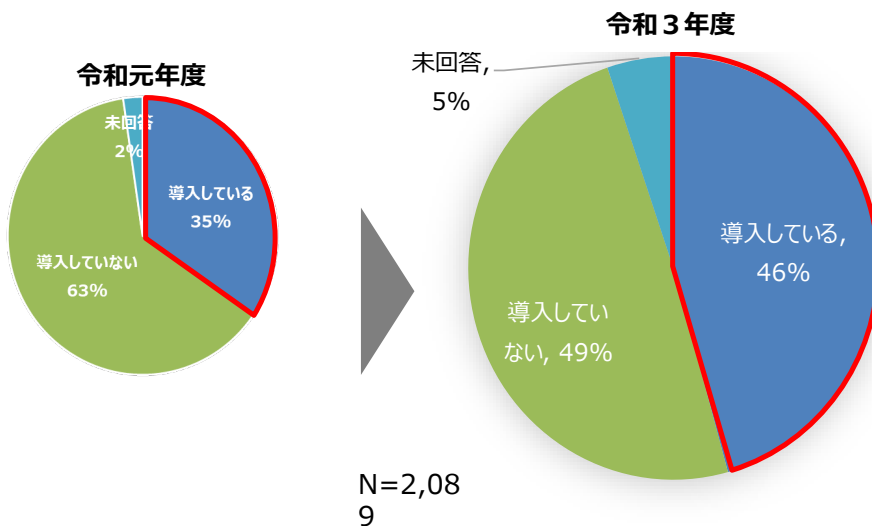
新技術導入の必要性

- 国土交通省所管11分野を対象に、インフラの点検・診断などの業務における施設管理者の新技術等の導入状況調査を実施した。その結果、**46%の管理者が導入**していることが明らかになった。
- 国・都道府県・政令市は99%導入しているものの、**その他市区町村は38%**にとどまっている。
- 包括的民間委託を契機に、行政が保有するインフラを新技術導入に向けた実証実験のフィールドとして可能な限り開放し、有用な提案・技術の積極的な採用が進むといった効果が期待されるとともに、包括化による性能規定等の導入が、事業者にとって創意工夫・新技術導入の誘因となり、収益増加、技術力向上に繋がることも期待される。

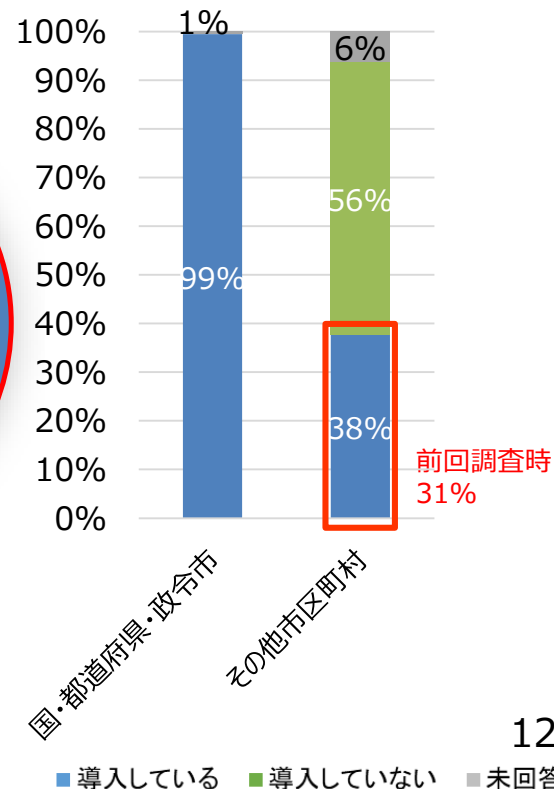
令和3年度調査実施概要

実施時期	令和3年4月～7月
対象分野	道路、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅
対象団体	都道府県、市区町村、国土交通省その他公共施設等運営権者等
調査対象時期	平成28年4月1日～令和3年3月31日
調査団体数	2,089団体 (回答率：95%)

インフラの点検・診断などの業務で、ロボットやセンサー等の新技術等を導入している施設管理者の割合



管理者別の新技術の導入状況



**2. 『総力戦で取り組むべき次世代の
「地域インフラ群再生戦略マネジメント」
～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』
提言を踏まえた今後の取組**

今後のメンテナンスのあり方に関する提言を齊藤大臣に手交（令和4年12月2日）

○令和4年12月2日、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会において、これまで10年間の取組のレビューを行い、今後のメンテナンスのあり方に関する提言として『**総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～**』がとりまとめられ、磯部 雅彦 技術部会長（高知工科大学学長）、家田 仁 社会資本メンテナンス戦略小委員会委員長（政策研究大学院大学特別教授）から、齊藤国土交通大臣に対して提言が手交されました。

〈日 時〉

令和4年12月2日(金) 16:00～16:20

〈会 場〉

中央合同庁舎3号館4階大臣室

〈出席者〉

（部会側）

磯部 雅彦（技術部会長/高知工科大学学長）

家田 仁（社会資本メンテナンス戦略小委員会委員長/
政策研究大学院大学特別教授）

（国土交通省側）

齊藤 国土交通大臣

吉岡 技監

瓦林 総合政策局長

ほか

■手交の様子



■意見交換の様子



総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」 ～ インフラメンテナンス第2フェーズへ～

概要(その1)

1. はじめに

- 2013年「社会資本メンテナンス元年」以降、メンテナンスサイクルの確立／地方公共団体などに対する財政措置／民間資格制度の創設など様々な取組を実施
- 特に小規模な市区町村で人員や予算不足により、予防保全への転換が不十分であるだけでなく、事後保全段階の施設が依然として多数存在し、それらの補修・修繕に着手できていない状態であり、このまま放置すると重大な事故や致命的な損傷等を引き起こすリスクが高まる

2. これまでの10年間(第1フェーズ)の取組達成状況と今後の課題

項目	取組状況	課題
①メンテナンスサイクルの確立	予防保全の効果の推計、点検が一巡し早期に措置すべき施設の全体像の把握、個別施設計画を概ね策定等	新技術による効果を踏まえた推計、個別施設計画の充実等
②施設の集約・再編等	ガイドライン・マニュアルの整備、集約・再編の財政支援等	新技術活用や機能の付加・向上なども含めた効率的・効果的な集約・再編等
③多様な契約方式の導入	地域維持型契約方式、包括的民間委託の導入支援等	広域や複数主体による連携や包括的民間委託を含めた契約方式の工夫等
④技術の継承・育成	資格制度の構築、研修による人材育成等	登録資格のさらなる活用と技術水準の高度化等
⑤新技術の活用	インフラメンテナンス国民会議、新技術活用促進に向けた手引き等	ニーズとシーズのマッチング強化、ニーズに即した研究開発等
⑥データの活用	各分野でのデータベース整備、国土交通データプラットフォーム等	データのオープン化による高度利用促進、情報を活用したマネジメントサイクルの確立等
⑦国民の理解と協力	インフラメンテナンス大賞等	優れた取組の周知、国民の理解向上、メンテナンス分野の魅力拡大、トップダウンによる推進等

3. これから(2022年～;第2フェーズ)取り組むべき施策の方針

市区町村における財政面・体制面の課題等を踏まえ、個別施設のメンテナンスだけでなく、発展させた考え方のもと、インフラ施設の必要な機能・性能を維持し国民・市民からの信頼を確保し続けた上で、よりよい地域社会を創造していく必要がある

各地域の将来像に基づき、複数・広域・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントすることが必要

『地域インフラ群再生戦略マネジメント』を推進

⇒ 推進イメージは、図1(計画策定プロセス)・図2(実施プロセス)

(推進にあたっての留意点)

メンテナンス市場の創出・自立化 / DXによる業務の標準化・効率化

- 事業者及び市区町村がそれぞれ機能的、空間的及び時間的なマネジメントの統合を図ることで持続可能なインフラメンテナンスを実現
- 国民の理解と協力から国民参加・パートナーシップへの進展等を通じた多様な主体による「総力戦」での実施体制の構築を図る

図1：推進イメージ(案) <計画策定プロセス>

※対象エリアを越える圏域も含めた必要な機能を考慮する必要

複数・多分野の施設を「群」としてまとめて捉え、地域の将来像に基づき将来的に必要な機能を検討

①維持すべき機能

②新たに加えるべき機能

③役割を果たした機能

に再整理し、個別インフラ施設の維持/補修・修繕/更新/集約・再編/新設等を適切に実施

・地域特性

(人口、交通、インフラの数や状況等)
・地方公共団体間の機能的なつながりなどを踏まえて対象エリアを設定

対象エリア(イメージ)

A市
B町
C村
道路/河川・砂防・海岸管理施設/
鉄道/港湾/空港/下水道/
公園/公営住宅等

広域の道路や鉄道ネットワークのつながり等

検討主体

主体は、地方公共団体であるが、国・都道府県・市区町村が一同に会し、検討を進める会議・組織を設置することが考えられる

※例えば、規模の大きな市や、単一の地方公共団体からなる離島など、単一の市区町村で検討を進めることが適切な場合も考えられ、それぞれの地域の実情に応じて個別に判断

総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」 ～ インフラメンテナンス第2フェーズへ～

概要(その2)

4. 第2フェーズで速やかに実行すべき施策

(1) 地域の将来像を踏まえた地域インフラ群再生戦略マネジメントの展開

- 市区町村が抱える課題や社会情勢の変化を踏まえ、既存の行政区域に拘らず、広域・複数・多分野の施設を「群」としてまとめて捉え、地域の将来像を踏まえた必要な機能を検討し、マネジメントする体制を構築
- 個別施設の予防保全型メンテナンスサイクルを確立し、実効性を高めることは必要であるため、個別施設計画の質的充実を図るとともに、依然多数存在している補修・修繕が必要な施設や、更新、集約・再編の取組を実施

<具体的な施策>

- ① 地域の将来像を踏まえた地域インフラ群再生戦略マネジメントの展開
- ② 更新、集約・再編に合わせた機能追加
- ③ 個別施設計画の質的充実等によるメンテナンスサイクル実効性向上
- ④ 首長のイニシアティブによる市区町村におけるインフラメンテナンスの強力な推進

(2) 地域インフラ群再生戦略マネジメントを展開するために必要となる市区町村の体制構築

- 地方公共団体において、民間活力や新技術活用も念頭に、必要な組織体制の構築とともに、求められる技術力を明確化して育成する
- 国は、市区町村の新技術活用や民間活力等の状況について俯瞰的に分析し、必要な施策を実施する役割を担うことが必要

<具体的な施策>

- ① 包括的民間委託等による広域的・分野横断的な維持管理の実現
- ② 市区町村技術者に今後求められる技術力の明確化・強化
- ③ メンテナンスの生産性向上を図るためのツールの構築

(3) メンテナンスの生産性向上に資する新技術の活用推進、技術開発の促進及び必要な体制の構築

- 戦略マネジメントを展開するためには、引き続き新技術の開発、導入の更なる促進を図る
- 異業種等の参画による前例のない技術の活用促進を通じたイノベーションを図るなど、新技術活用促進に必要な体制の構築と、取組を通じた市場の創出、産業の育成を実施

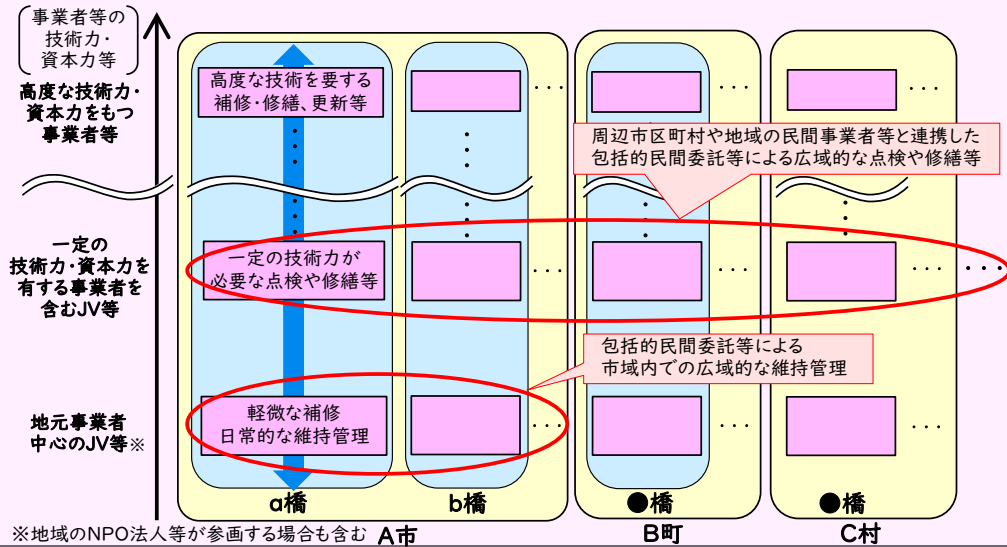
<具体的な施策>

- ① メンテナンス産業の生産性向上に資する新技術の活用推進、技術開発の促進
- ② AI・新技術等の活用も見据えた体制の構築
- ③ 将来維持管理・更新費の推計の見直し

図2： 推進イメージ(案) <実施プロセス>

業務をその難易度、求められる技術力等に応じて類型化し、一定の技術力が必要な点検や修繕等は、複数・多分野の業務内容の包括化や複数事業者が連携しやすい仕組みを検討するとともに、より広域での複数市区町村や都道府県も含めた連携による業務発注等も検討

<橋梁の例> ※分野横断的な包括的民間委託等を行う場合もある



(4) DXIによるインフラメンテナンス分野のデジタル国土管理の実現

- 様々な主体がインフラに関するデジタルデータの利活用を推進できるよう、データの標準化を推進
- デジタルデータを活用し、メンテナンスの高度化等を図るなど、DXIによるデジタル国土管理を実現

<具体的な施策>

- ① 設計・施工時や点検・診断・補修時のデータ利活用によるデジタル国土管理の実現
- ② インフラマネジメントの高度化に向けたデータ利活用方策の検討
- ③ セキュリティ対策の推進

(5) 国民の理解と協力から国民参加・パートナーシップへの進展

- インフラに関心のあるNPO法人を含む国民が戦略マネジメントの計画策定プロセスに参画することやメンテナンス活動へ参加することを通じて真のパートナーシップの構築を図り、地域のメンテナンス活動の継続性を確保

<具体的な施策>

- ① インフラメンテナンスへの国民・地域の関心の更なる向上
- ② 優れたメンテナンス活動の横展開の強化
- ③ メンテナンス活動への国民参加の促進と参加を通じた真のパートナーシップの構築

市区町村における財政面・体制面の課題等を踏まえ、個別施設のメンテナンスだけでなく、発展させた考え方のもと、インフラ施設の必要な機能・性能を維持し国民・市民からの信頼を確保し続けた上で、よりよい地域社会を創造していく必要がある



各地域の将来像に基づき、複数・広域・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントとすることが必要



『地域インフラ群再生戦略マネジメント』を推進
⇒ **計画策定プロセス・実施プロセスに分けて推進**

(推進にあたっての留意点)

メンテナンス市場の創出・自立化 / DXによる業務の標準化・効率化

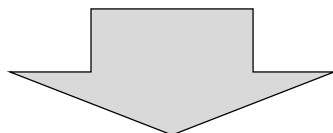


- ・事業者及び市区町村がそれぞれ機能的、空間的及び時間的なマネジメントの統合を図ることで持続可能なインフラメンテナンスを実現
- ・国民の理解と協力から国民参加・パートナーシップへの進展等を通じた多様な主体による「総力戦」での実施体制の構築を図る

計画策定プロセス ⇒ 戦略マネジメントの計画を策定

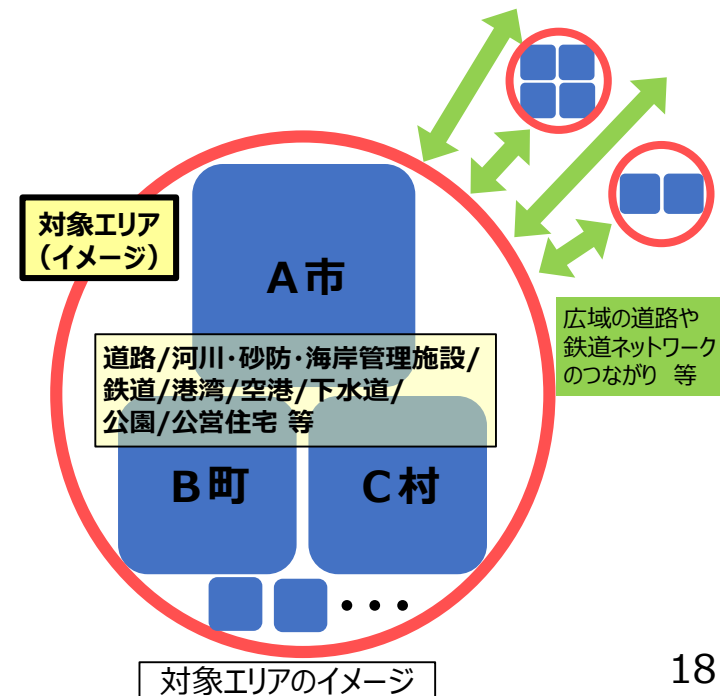
【対象エリア】

- 地域特性(人口、交通、インフラの数や状況等)や地方公共団体間の機能的なつながりなどを踏まえて対象エリアを設定
 - 既存の行政区域に拘らず、例えば、都道府県内の複数の市区町村を一つの単位とした広域の地域を想定
 - 戦略マネジメントの検討主体は、地方公共団体であるが、国・都道府県・市区町村が一同に会し、検討を進める会議・組織を設置することが考えられる
 - 広域の道路や鉄道ネットワークのつながり等、対象エリアを越える圏域も含めた必要な機能を考慮することが必要
 - 基本的に、道路、河川・砂防・海岸管理施設、鉄道、港湾、空港、下水道、公園、公営住宅等の国土交通省所管インフラを対象とするが、地域の状況や地方公共団体の考え方によっては、より多様な分野のインフラも含めて検討



【検討イメージ】

- 複数・多分野の施設を「群」としてまとめて捉え、地域の将来像に基づき将来的に必要な機能を検討
- 具体的には、
 - ① 維持すべき機能
 - ② 新たに加えるべき機能
 - ③ 役割を果たした機能に再整理し、個別インフラ施設の維持／補修・修繕／更新／集約・再編／新設等を適切に実施



実施プロセス

⇒戦略マネジメントの計画に基づいた、実際の維持管理等の業務実施

- 一口にメンテナンスといってもその業務範囲は、日常的な維持管理から高度な技術を要する補修・修繕、更新等まで幅広く、求められる技術レベルも変わってくる
したがって、戦略マネジメント計画に基づく、具体的な業務の実施にあたっては、業務をその難易度、求められる技術力等に応じて類型化し、発注方式等を検討する必要がある（右図参照。詳細は次頁）
- 多くの市区町村の技術力の現状を踏まえると、単一の管理者が一定の技術力が必要な点検や修繕等の業務をマネジメントすることには限界がある
そのため、戦略マネジメント計画に基づく具体的な業務の実施にあたっては、より広域での複数市区町村、場合によっては都道府県も含めた連携による業務発注等についても検討する必要がある
- 市区町村によって保有するインフラ施設、組織・人員、財政の状況等が異なることから、例えば、除雪の共同発注、一部事務組合等の共同処理の取組、都道府県の外郭団体等による広域支援等の既存の取組から、段階的に取組を発展させていくなど、市区町村の現状も踏まえて対応

難易度、
求められる
技術力等

難易度 高
技術力 高

高度な技術を要
する補修・修繕、
更新等

一定の技術力が
必要な点検や
修繕等

難易度 低
技術力 低

軽微な補修、
日常的な
維持管理

業務の難易度等に応じた
類型化のイメージ

実施プロセス

【類型化と発注方式のイメージ】

① 高度な技術を要する補修・修繕、更新等

- 従来と同様、**高度な技術力・資本力をもつ事業者等**が担う

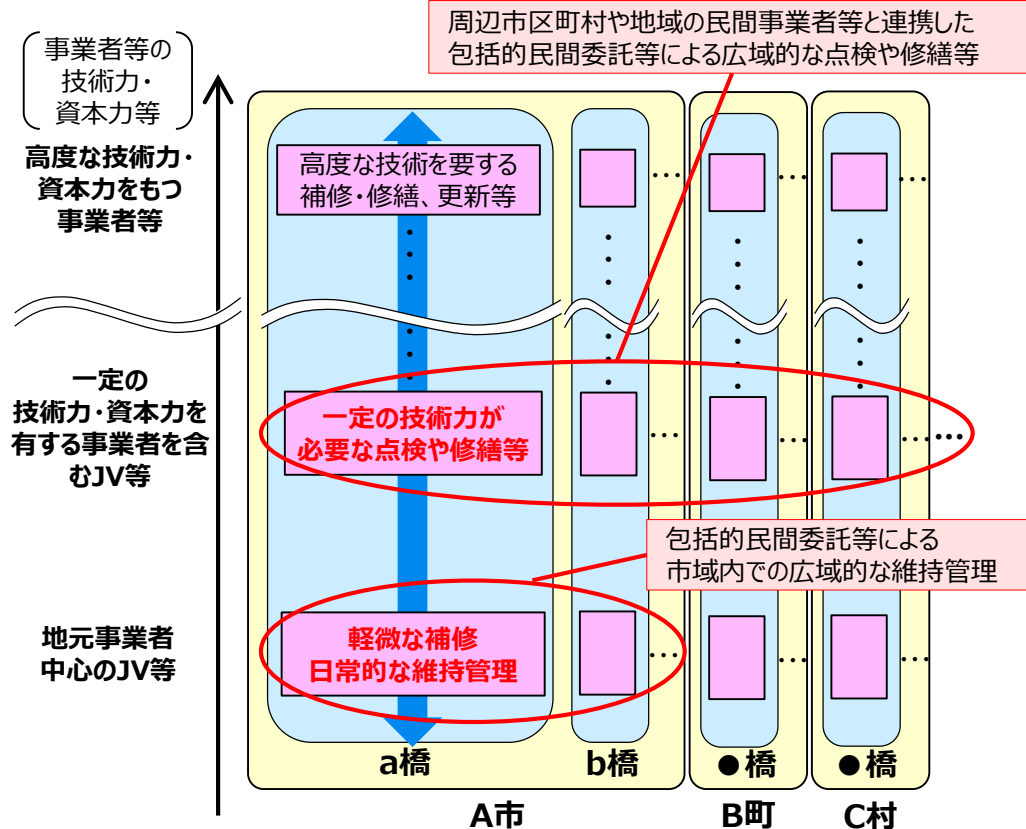
② 一定の技術力が必要な点検や修繕等

- 複数・多分野の業務内容の包括化等により適切な発注規模や適切な契約期間を確保
- その上で、**技術力を有する事業者を含む共同企業体制度（JV）**を活用するなど複数の事業者が連携して、技術力等に応じて適切に業務を実施しやすい仕組みを構築するなど、民間活力の活用について検討する必要がある

③ 軽微な補修・日常的な維持管理

- 地域の担い手を確保し続ける観点から、**必要に応じ、共同企業体制度（JV）や事業協同組合制度も活用しつつ**、それぞれの管理者が、地域の実情に精通し、**現場へのアクセス性にも優れた地元事業者に発注し**、その業務を担わせることが望ましい

<橋梁の例> ※分野横断的な包括的民間委託等を行う場合もある



業務規模を大きくし、**複数年契約の包括的民間委託を実施した場合**、**発注者側**は従来よりも**発注業務の負担を減らすことができる**とともに、**受注者側**は将来の業務量の見通しがつくため、**人員・機械の確保や効率的な配置・運用**、さらに**新たな設備投資をしやすくなる**などの**メリット**が想定される

令和5年第5回経済財政諮問会議

日時：令和5年4月26日(水) 17:00～17:45

場所：総理大臣官邸 2階小ホール

出席者：岸田総理大臣(議長)、関係閣僚、日銀総裁、民間議員※

※民間議員：十倉 雅和氏、中空 麻奈氏、新浪 剛史氏、柳川 範之氏

議事：(1)成長と分配の好循環を生み出す経済財政政策に向けて
(2)経済・財政一体改革(非社会保障)、国土形成計画



●有識者提出資料

【ポストコロナの経済・財政一体改革における重点課題(案)
～地方行財政、文教・科学技術、社会資本整備等 における投資効率の向上～】

(社会資本整備等)

- 地方の人口減少が深刻化し、**既存のインフラストックの減耗、老朽化が進んでおり、広域的・戦略的インフラマネジメントをより重視する必要**。例えば、**管理者によるインフラごとの特性を踏まえた優先順位付け、最低限のインフラマネジメント基準設定、こうした対応が困難な地域においては広域連携の活用など、地域の実情に応じたインフラマネジメント手法を示し、各自治体における取組を促進すべき**。新たな国土形成計画においてもこうした視点を取り込むべき。

●岸田総理指示

「本日の議論を踏まえ、…(中略)…齊藤大臣においては、**広域的・戦略的インフラマネジメントの推進**や、物流2024年問題へのDXの推進等を含む**実効性のある対応などについて、重点的に取り組んでください**。」

② 包括的民間委託導入の手引きについて

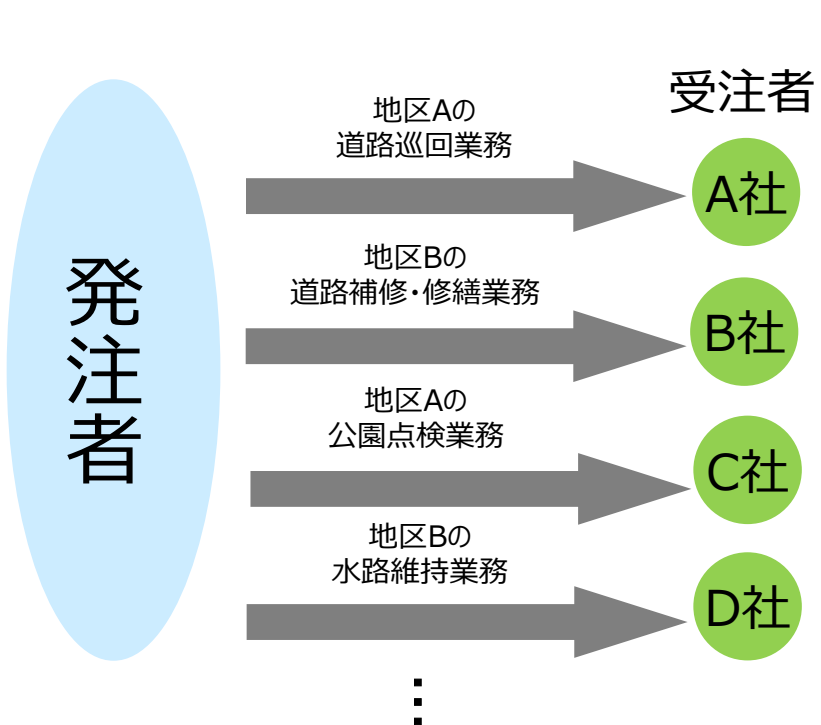
3. 包括的民間委託について

包括的民間委託について（包括的民間委託の概要）

■包括的民間委託とは、受託した民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に業務を実施できるよう、**複数の業務や施設を包括的に委託すること**。

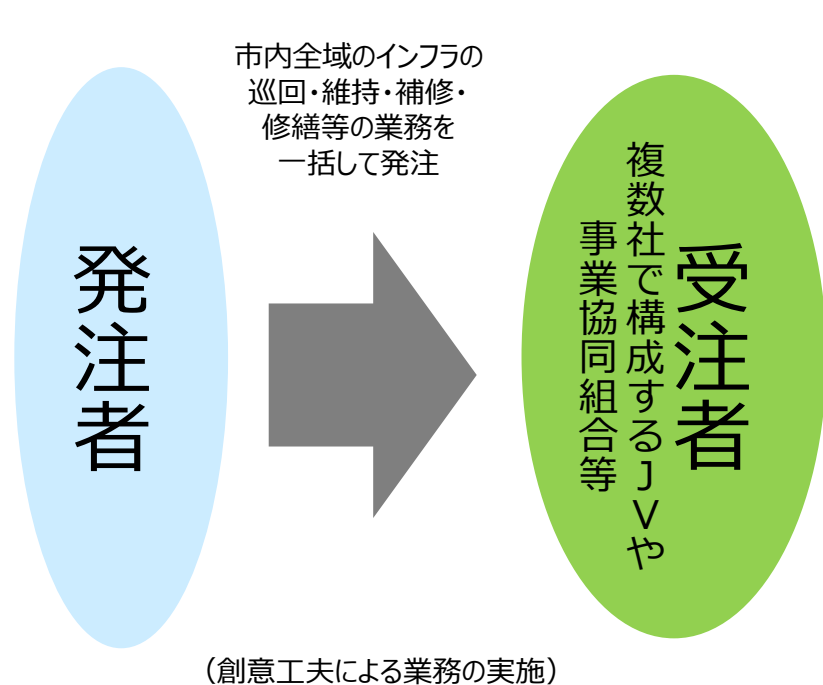
【従来の発注方式例】

個別のインフラ施設について地区・業務ごとに業務を発注し、それぞれの業務を個別の業者が受注



【包括的民間委託の発注方式例】

複数の業務やエリア、分野を包括化し、一つの業務でまとめて発注し、JV等が受注



PPP（Public Private Partnership）

公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的な使用や行政の効率化等を図るもの。

PFI（Private Finance Initiative）

PFI法に基づき、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。

公共施設等運営権制度（コンセッション）

公共施設等運営権制度を活用したPFI事業

サービス購入型PFI事業

公共が支払うサービス購入料で費用を回収するPFI事業

収益型PFI事業

収益施設の併設・活用など事業収入で費用を回収するPFI事業

包括的民間委託 ※

受託した民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に運営できるよう、複数の業務や施設を包括的に委託すること。

指定管理者制度

指定管理者が地方公共団体に代わって管理を行う（代行する）。使用の許可という行政処分の一部についても、指定管理者に委任することができる。

※包括的民間委託をPFIで実施する場合もある。

包括的民間委託の主なメリット

- 包括的民間委託を試行・拡大していくことを通して、受・発注者及び市民にとって様々な効果が期待できる。
- なお、これらの効果は包括的民間委託に着手して直ぐに発現するとは限らず、また、費用面においては、委託業務費自体が増加するような場合も想定されるため、発注作業の効率化など行政コストの減少等も含めた総合的な効果を考える必要がある。

発注者

- 委託業務の件数が減るため、発注業務の負担を減らすことができ、業務の効率化を図ることができる
- 入札参加者を継続的に確保できるようになり、地域の維持管理を継続的に実施できるようになる
- 性能発注を導入することで、予防保全の促進や対応の迅速化が図られ、市民への提供サービスを向上できる

受注者

- 幅広い施設（分野）、業務を経験し、ノウハウを蓄積できるため、ビジネスの幅を広げることができる
- 複数年契約の場合、将来の業務量の見通しがつくため、人員・機械の確保や効率的な配置・運用、さらに新たな設備投資をしやすくなる
- 性能発注を導入する場合、裁量の余地が大きいため、創意工夫によりコストを削減しやすい

地域住民

- 個別委託の場合、地方公共団体職員が現場を確認した上で発注というような手続きを踏む必要があるが、包括的民間委託の場合、通報に対し事業者がすぐに対応することが可能となると考えられる
- 災害時や緊急時に迅速に対応できる地域の事業者の活用が高まることで、地域における雇用の維持が図られる

包括的民間委託について（導入状況）

- インフラの維持管理における包括的民間委託を導入した自治体は374団体。
- 下水道分野を除くと129団体であり、まだ十分に広がっているとは言えない。

施設の包括化のケース

- ・新潟県三条市 ・石川県かほく市
- ・福島県 ・栃木県
- ・北海道清里町

(道路・河川) 福島県、北海道清里町
 (道路・河川・砂防) 栃木県
 (道路・公園・水路) 新潟県三条市
 (下水道・農業集落排水・上水道) 石川県かほく市

業務の包括化のケース

道路分野（橋梁含む）

- ・青森県 ・長野県 ・山口県
- ・兵庫県 ・奈良県 ・長崎県
- ・沖縄県 ・東京都府中市

下水道分野

(処理場)	計266団体	
・北海道旭川市	・静岡県浜松市	・兵庫県神戸市
・神奈川県横浜市	・静岡県富士市	・奈良県奈良市
・富山県黒部市	・大阪府大阪市	・香川県高松市
・石川県金沢市	・大阪府堺市	・大分県大分市
・石川県かほく市		他
(ポンプ場)	計160団体	
・北海道旭川市	・石川県金沢市	・香川県高松市
・富山県黒部市	・石川県かほく市	・大分県大分市 他
(管路)	計26団体	
・北海道岩見沢市	・静岡県富士市	・大阪府河内長野市
・石川県かほく市	・大阪府堺市	・大阪府大阪狭山市 他

※下水道分野は2021年4月現在。その他は2021年3月現在。

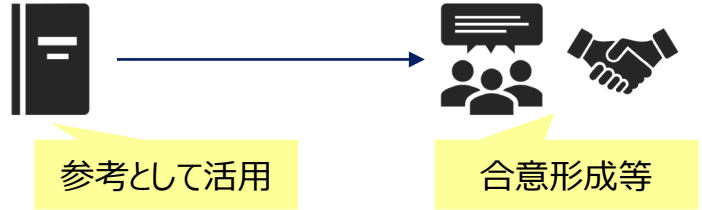
(国土交通省調べ)

4. 「インフラメンテナンスにおける 包括的民間委託導入の手引き」について

「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」について

- インフラの維持管理・更新等における包括的民間委託の導入に当たり工夫・留意すべき基本的な事項を「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託導入の手引き」として整理し、令和5年3月に公表。
- 地方公共団体、特に人員・予算等に大きな課題を抱える市区町村において各種インフラの維持管理業務を担う職員を読者として想定。

手引きの記載と活用イメージ



- インフラの維持管理・更新等における包括的民間委託の導入に当たり工夫・留意すべき基本的な事項を整理
- 地域によりインフラの維持管理を取り巻く環境は大きく異なることから、**地域の実情に応じた形で進めることも必要**

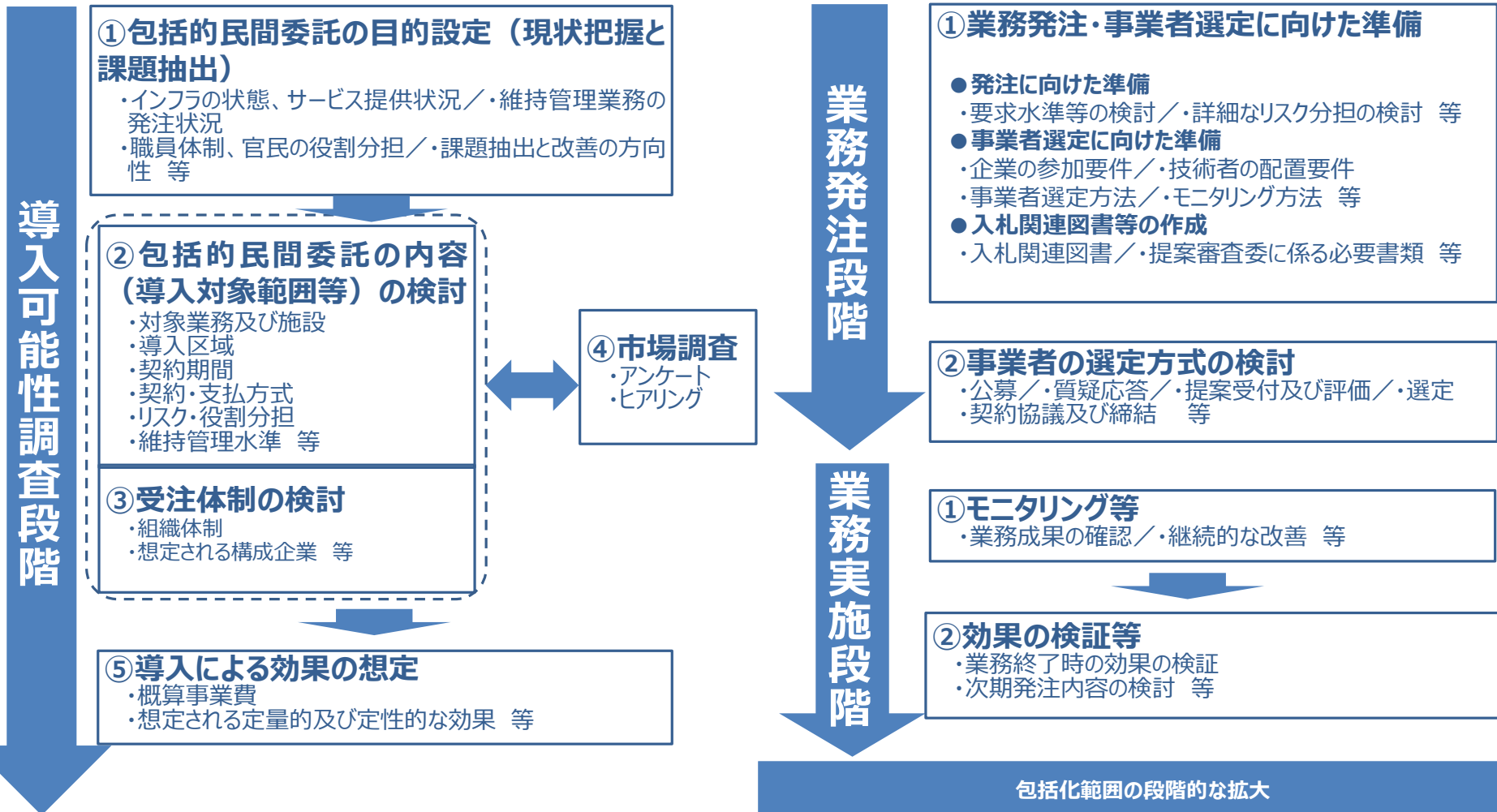
包括的民間委託の必要性や効果について、関心はあるものの詳しく知らず、どのような形で検討を始めればよいかわからない

インフラ維持管理等の効率化について課題を認識しているものの、包括的民間委託の導入について、具体的な進め方がわからない、又は庁内での合意形成が難しい

包括的民間委託導入について、他地方公共団体等の事例を知りたい

1. はじめに
2. 手引きの活用方法
3. 包括的民間委託導入の必要性等 (1) 市区町村が抱えるインフラの維持管理に関する課題等 (2) 包括的民間委託の概要 (3) 包括的民間委託の効果 (4) 包括的民間委託の導入状況等
4. 導入プロセス (1) 導入プロセスの概要 (2) 導入可能性調査段階 (3) 業務発注段階 (4) 業務実施段階
5. 参考事例 (1) 国内事例 (2) 海外事例
6. あとがき
7. 巻末資料

○ 包括的民間委託導入プロセスの例は以下の通り。あくまで一例であり、様々な導入プロセスが想定されるが、特に、導入可能性調査の段階で、包括化を行う目的やそれに応じた包括的民間委託の内容について十分に検討することが求められる。



包括的民間委託の段階的な拡大（事例）

手引きP43~48

○ 先進事例においては、自治体の状況（規模等）に応じた効果の発現に向けて、契約内容等で工夫を講じている

主な課題

包括委託の事例（導入当初）

Ⅱ期目以降の拡大

自治体規模 大
対応職員数 多
性能規定化による新技術の採用など、より複雑な包括的民間委託の制度設計に挑戦でき、さらなる業務効率化が可能

民間活力の活用
(サービス向上、経費縮減)

東京都府中市 【H26年度～】

- 中心部の道路の維持管理
- 直営業務の民間化（苦情対応・現地対応）
- 大手 + 地元企業の J V

- エリア拡大、総括マネジメント業務の追加
- 500万円未満の補修工事を単価契約で追加
【いずれもH30年度～】

自治体規模 大
対応職員数 少
1件あたりの業務の範囲や対象を拡大することにより、発注関係事務手続きが簡素化

地元企業の育成
現職員の退職対応

新潟県三条市 【H29年度～】

- 中心部の道路・公園等の維持管理
- 直営業務の民間化（苦情対応・現地対応）
- 全体マネジメント業務
- 地元企業の J V

- 2カ年 → 5カ年
- 当初エリアの拡大
- エリア数の増加
(1 → 2)
- 橋梁定期点検の追加
【いずれもH31年度～】

自治体の規模 小
広域化や点検・診断・補修等の一連の業務の包括化により業務量を増大するなどロットを拡大することにより、受注者側から見た魅力が増大し、受注者確保や発注関係事務手続きの簡素化が可能

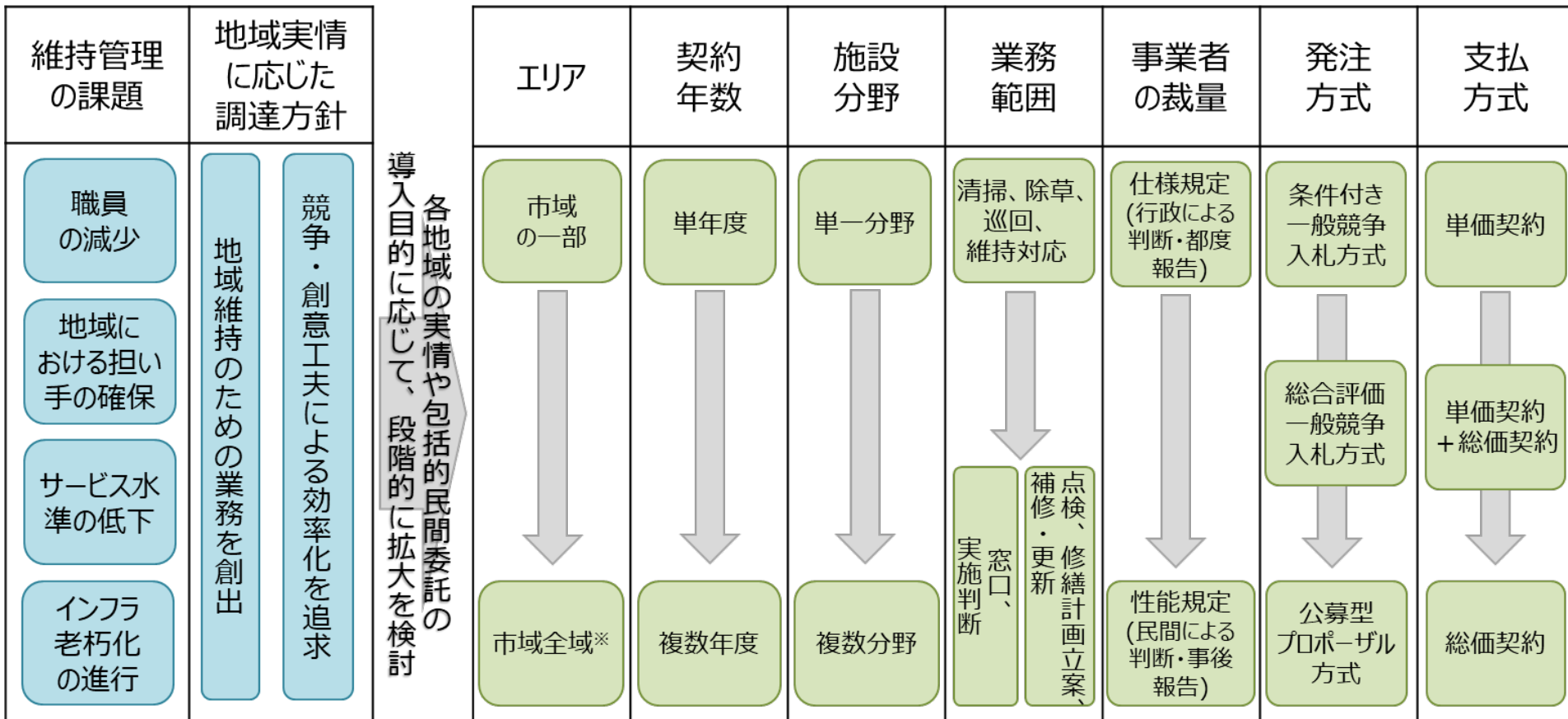
地元企業の減少

福島県宮下土木事務所 【H21年度～】

- 管内全域の道路の維持管理
- 事業協同組合（地元企業）

- 単年 → 2カ年
【H25年度～】
- 構造物等簡易点検の追加
【H29年度～】

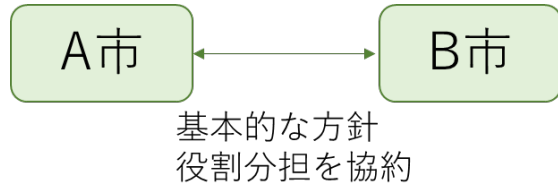
- 包括的民間委託の契約内容は、各構成要素の組合せによる様々なパターンが考えられる。
- 各地域の実情や包括的民間委託の導入目的などに応じて、段階的拡大を検討していくことが考えられる。



※より広域的に検討する場合、周辺市町村を含めた地域も検討

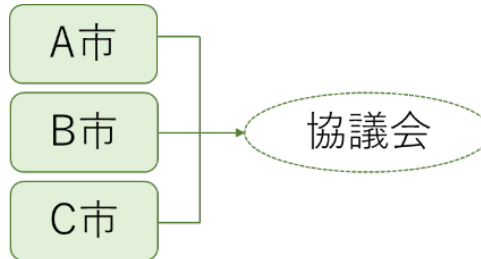
○ 広域連携の主な制度として、以下のような制度が存在。道路、下水道、河川などの社会資本の管理においても活用されている制度もある。

連携協約



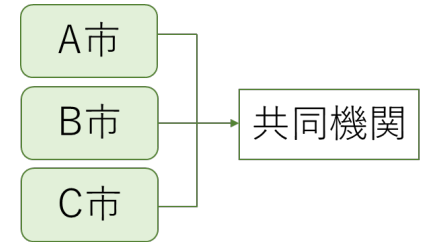
地方公共団体が連携して事務を処理するための基本方針及び役割分担を定めることができる制度。

協議会



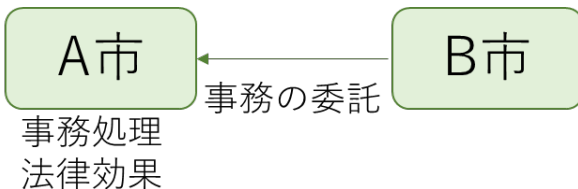
地方公共団体が、連携して管理執行、連絡調整、計画作成を行うことができる制度。

機関の共同設置



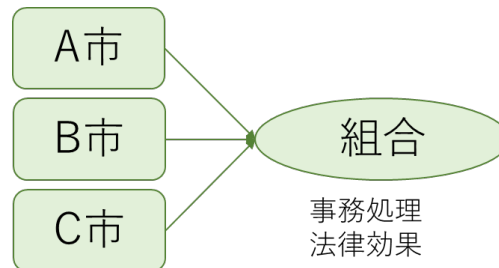
地方公共団体の委員会又は委員、行政機関、長の内部組織等を複数の地方公共団体で共同設置することができる制度。

事務の委託



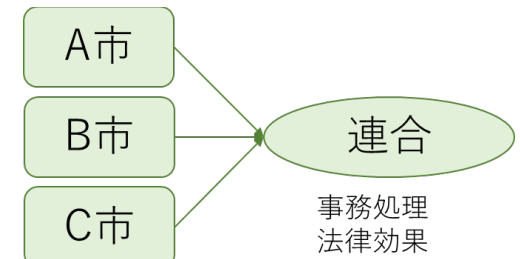
地方公共団体の事務の一部についての管理・執行を他の地方公共団体に委ねることができる制度。

一部事務組合



複数の地方公共団体で、地方公共団体の事務の一部を共同して処理することができるようにするために設ける特別地方公共団体。

広域連合

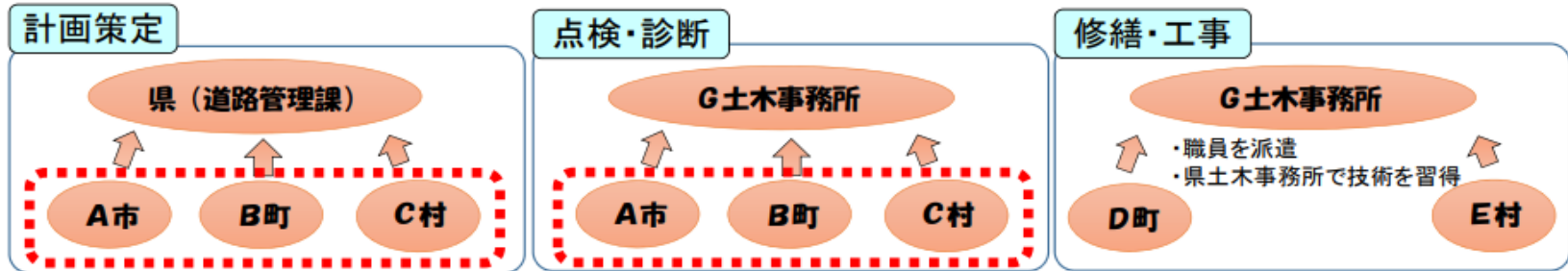


地方公共団体が、広域にわたり処理することが適当であると認められる事務を処理することができるようにするために設ける特別地方公共団体。

奈良県

⇒自治法上の事務の委託ではないが、類する私法上の委託制度で実施

- 奈良県では、市町村の土木技術職員が減少し、土木技術職員がいない町村も存在することを背景に、平成22年度から、県からの支援を希望する市町村について、道路施設に関する長寿命化修繕計画の策定業務、点検・修繕事業（設計・工事）を県が市町村から受託（私法上の委託契約）し、実施。

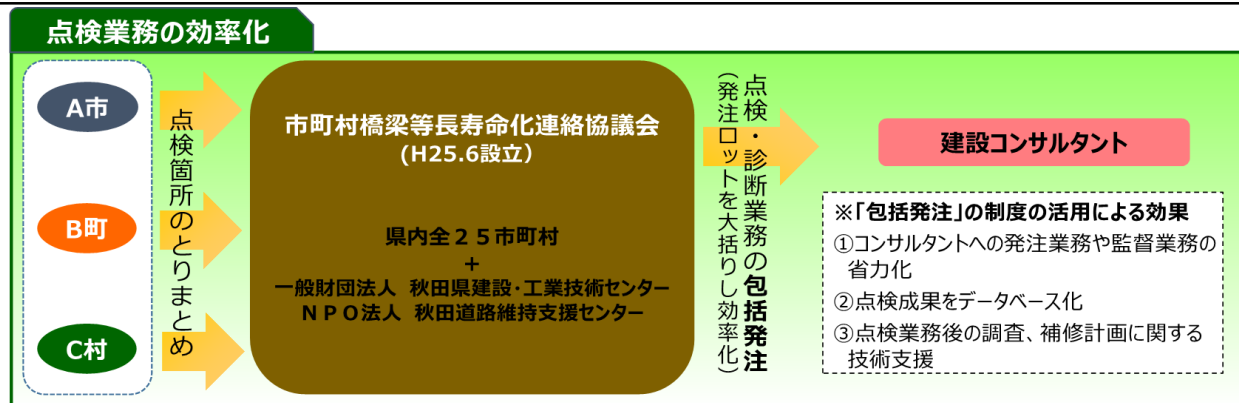


※出典：第32次地方制度調査会第29回専門小委員会資料より

秋田県

⇒協議会制度により実施

- 秋田県では、県の支援を受けて、県内全市町村と一般財団法人「秋田県建設・工業技術センター」、NPO法人「秋田道路維持支援センター」が「市町村橋梁等長寿命化連絡協議会」を設立。
- 同協議会において、技術職員不足等の課題を抱えている市町村が、道路施設のメンテナンスサイクル（点検、診断、措置、記録）を適切に実施するため、各市町村の道路施設点検を集約して発注する「包括発注」を実施。



※出典：第32次地方制度調査会第29回専門小委員会資料より

きつき くにさき
杵築市・国東市

⇒自治法上の事務の委託制度により実施

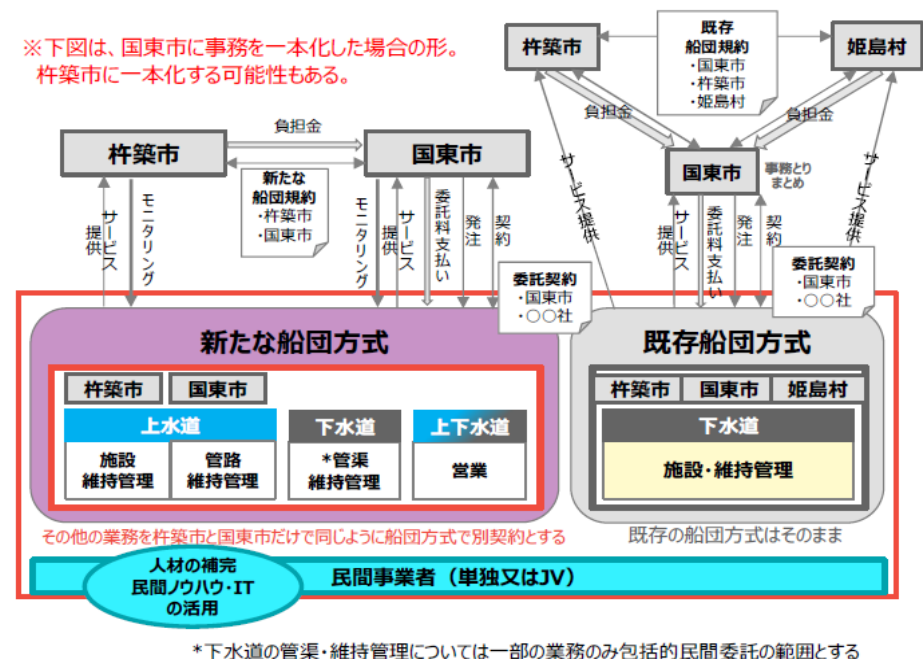
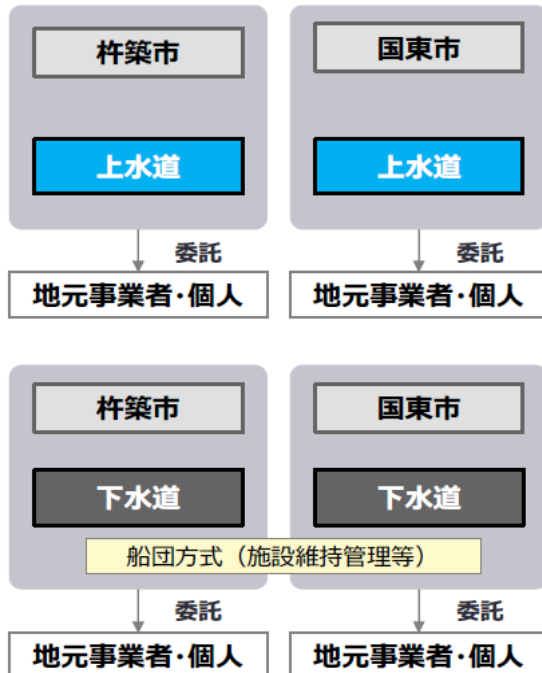
- これまでも、地方自治法上の事務の委託と負担金の支払により、姫島村を含む2市1村で下水道の広域連携を実施していたが、さらに、上下水道施設の維持管理や運営を長期間まとめた包括的民間委託として事業化し、令和7年より事業開始する方針。

現状の事業経営

- 2市各々、上下水道を個別管理のためスケールメリット、シナジー効果見込めず。
- 減少する職員、増加する業務負担。

2市上下水道一体包括委託による持続可能な事業経営

- 上下水道の維持管理業務一体包括委託による。スケールメリットとシナジー効果。
- 民間ノウハウとリソース、IT等を活用した人材補完。



※船団方式(下水道集団整備事業)：近接する一定地域の市町村の下水処理場の計画、設計、建設をほぼ同時期に実施し、施設の共通化・共同化を図り、経済的・効率的な下水道整備を図るもの

※出典：R4.3国土交通省「2市連携による上下水道の広域的な包括的民間委託導入可能性検討調査」(実施主体：大分県杵築市)より

- 平成25年度より、各地方整備局等の企画部等に地方公共団体からの老朽化対策等に係る支援相談窓口を設置。
- 令和5年3月、地域インフラ群再生戦略マネジメントや包括的民間委託の導入推進、新技術の導入促進など、新たな施策も含めてインフラメンテナンスの取組を加速化させるため、地方公共団体向け相談窓口として、『自治体メンテ相談窓口』と改称。

<相談窓口一覧>

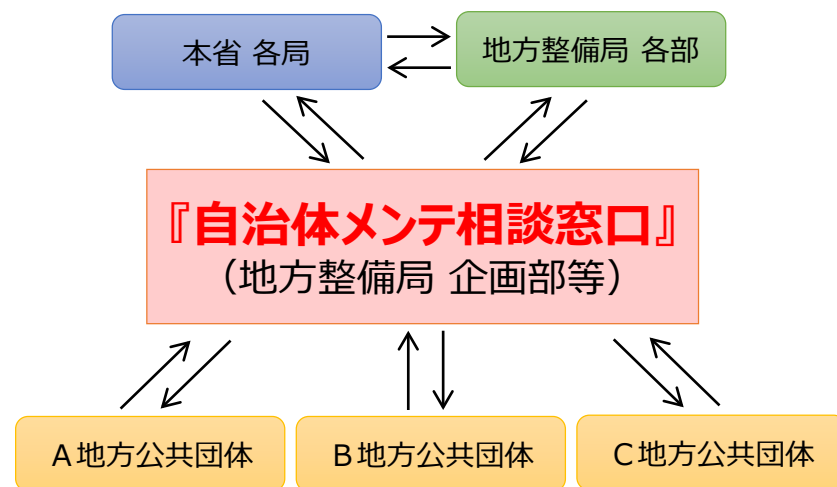
地方整備局等	部署	電話	メールアドレス
北海道開発局	開発調整課 課長補佐	011-709-2311	hkd-ky-maintenance-81s@gxb.mlit.go.jp
東北地方整備局	企画部 技術企画官	022-225-2171	thr-kikaku@ki.mlit.go.jp
関東地方整備局	企画部 事業調整官	048-601-3151	ktr-kanto-infuramente@gxb.mlit.go.jp
北陸地方整備局	企画部 事業調整官	025-280-8830	kikaku@hrr.mlit.go.jp
中部地方整備局	企画部 事業調整官	052-953-8127	cbr-kikaku@mlit.go.jp
近畿地方整備局	企画部 事業調整官	06-6942-1141	kkri-infuramentenansukaigi@gxb.mlit.go.jp
中国地方整備局	企画部 事業調整官	082-221-9231	cgr-maintenance@cgr.mlit.go.jp
四国地方整備局	企画部 事業調整官	087-811-8309	skr-kouikikei@mlit.go.jp
九州地方整備局	企画部 環境調整官	092-471-6331	qsr-kikaku@ki.mlit.go.jp
沖縄総合事務局 開発建設部	建設行政課	098-866-1908	oj-kensetsugyousei@ogb.cao.go.jp

<相談内容の例>

- 地域インフラ群再生戦略マネジメントについて詳しく教えて欲しい。
- 包括的民間委託（or新技術の手引き）の〇〇について詳しく知りたい。
- 包括的民間委託（or新技術の手引き）の事例に載っているA自治体の担当者を紹介してほしい。
- 〇〇のメンテナンスについて困っているので相談に乗ってほしい。 など

<相談窓口のイメージ>

※道路分野に関する個別の相談は道路メンテナンスに関する「総合相談窓口」で受付。





写真提供：大阪府

ご静聴ありがとうございました。