

平成22年度「今後の社会資本ストックの戦略的維持管理等に関する調査」
～道路編～

2010年10月 7日

株式会社日本総合研究所
総合研究部門 社会産業デザイン事業部
社会基盤イノベーショングループ

< 目次 >

1. 調査の概要	1
2. 道路の維持、修繕、更新費用の不足と自治体財政への影響	1
3. 増大する道路の維持、修繕、更新への対応	1
4. 道路の維持管理業務の民間への包括委託に対する期待と不安	3
5. 拡大する道路の維持管理市場	4
6. アンケート結果に対する弊社の考え	4
別紙 維持管理業務の包括委託のイメージ	5

1. 調査の概要

全国の都道府県、市および特別区の道路管理部門に対し、道路の維持、修繕、更新に関する課題と、民間企業に対する維持管理業務の包括委託の可能性について調査した（有効回答数：255団体 回収率29.8%）

アンケート調査概要

	発送数	回収数	回収率
都道府県	47	22	46.8%
市	786	227	28.9%
政令市	19	8	42.1%
中核市	40	10	25.0%
その他市 （県庁所在地）	727	209	28.7%
東京特別区	23	6	26.1%
合計	856	255	29.8%

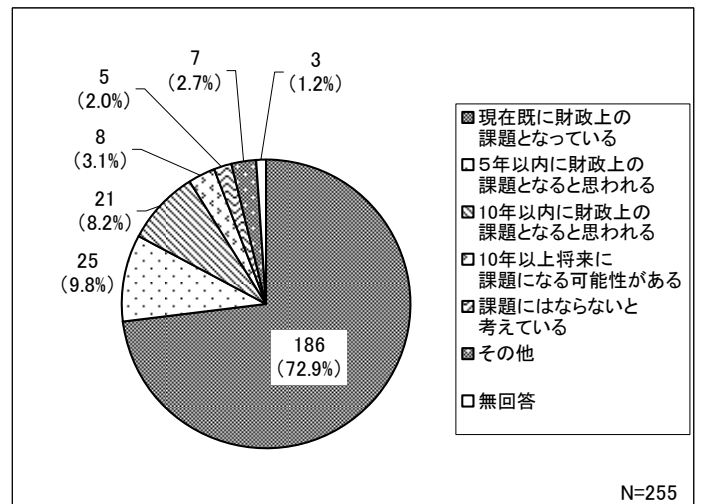
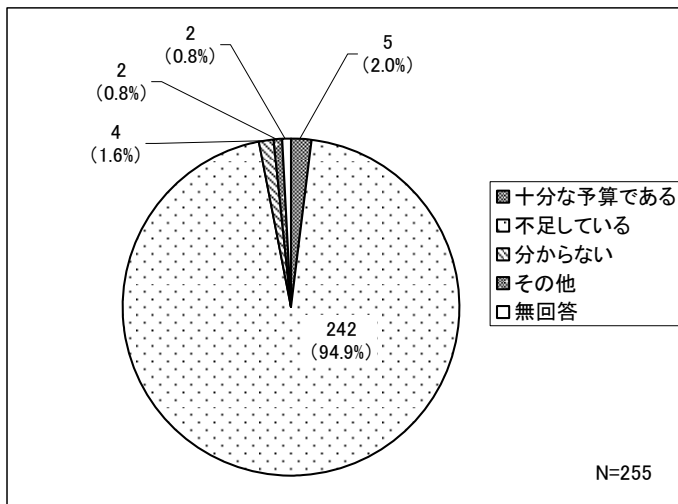
2. 道路の維持、修繕、更新費用の不足と自治体財政への影響

道路の維持、修繕、更新のための予算が、必要とされる費用に比べ不足していると回答した自治体は全体の94.9%であり、全国の自治体で十分な維持、修繕、更新が行われていない状況がうかがえる（図-1）。

また、道路の維持、修繕、更新のための費用が既に自治体の財政上の課題（予算不足、他経費の圧迫）になっていると回答した自治体は72.9%であった。「5年以内に財政上の課題になると思われる」、「10年以内に財政上の課題になると思われる」との回答と合わせると、90.9%の自治体が10年以内に道路の維持・修繕・更新費用が自治体財政上の課題になると考えている（図-2）。

図-1 道路の維持、修繕、更新予算と本来必要な費用の比較

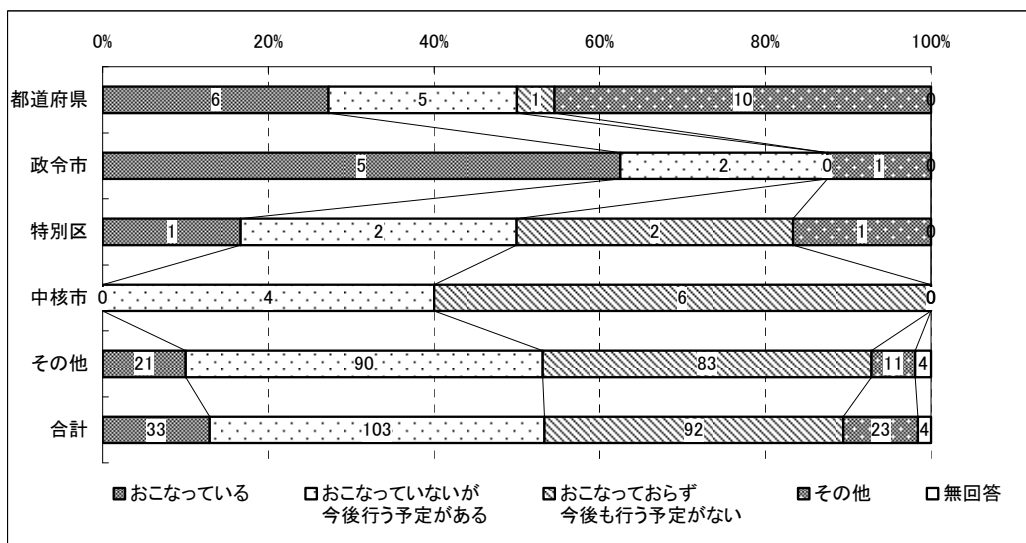
図-2 道路の維持、修繕、更新費用が財政上の課題であるか



3. 増大する道路の維持、修繕、更新への対応

将来的な道路の維持、修繕、更新費用に対する関心は高く、半数以上の自治体はすでに将来的な費用の推計を実施しているか、今後実施する予定があると回答している（図-3）。なお、都道府県で「その他」を回答した10団体のうち9団体は、橋梁など部分的に推計を実施しており、実質的にほとんどの都道府県で、維持、修繕、更新費用に関する将来推計が行われているか、行う予定となっている。

図-3 道路の維持、修繕、更新に係る費用についての将来推計の実施



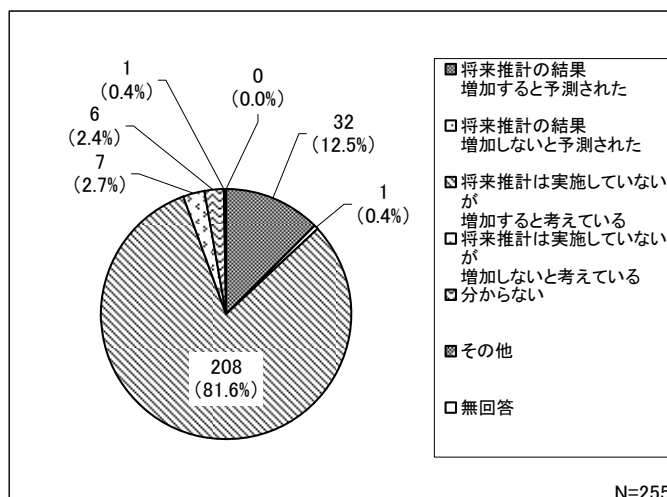
N=255

また、将来推計の実施状況にかかわらず、ほとんどの自治体（94.1%）は、道路の維持、修繕、更新費用が今後増大すると考えている（図-4）。その対応策としては、予防保全の徹底を挙げた自治体が最も多く（57.3%）、長期的な視点で財政負担を軽減させようとする姿勢がうかがえる（図-5）。新規投資の抑制（50.0%）、他経費の節減（43.2%）という回答も約半数存在し、短期的には経費削減で対応しようとする姿勢も読み取れる。以上から、地方自治体の道路投資が、今後ますます保守、点検、補修分野に移行していくことが分かる。

ところで、予防保全を徹底するためには、日常点検の強化、適切な補修方法の判断、迅速な対応などが必要となり、現在の体制では困難な自治体が多く民間との連携が必須であると想定される。しかし、対応策として、民間委託の拡大やNPO、ボランティアへの委託拡大など官民連携策を挙げた自治体は少なく、自治体の意識が現行の枠組みの中で解決を図ろうとしていることがうかがえる。

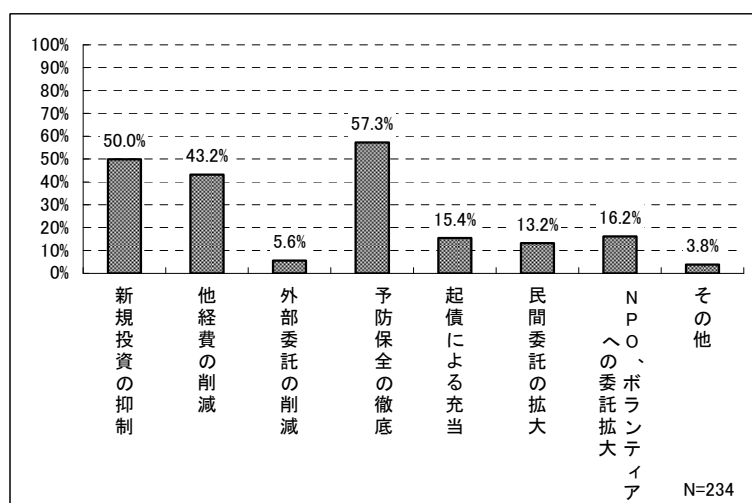
また、平成21年度国土交通白書によれば、道路を含む国土交通省所管の社会資本8分野の維持管理・更新費用は、2037年には社会資本への投資可能額を上回ると予測されている。仮に全ての地方自治体が予防保全の取組みを強化した場合、維持管理・更新費用が社会資本への投資可能額を超える時期は、約10年伸び2047年度になると見込まれ¹、早期発見・早期改修の予防保全型の維持管理の重要性は明らかである。しかしこのことは、予防保全を徹底したとしても現在から約40年後には維持

図-4 道路の維持、修繕、更新に係る費用についての見込み



N=255

図-5 増加する道路の維持、修繕、更新費用への対応策（複数回答あり）



N=234

¹ 「平成21年度国土交通白書」より

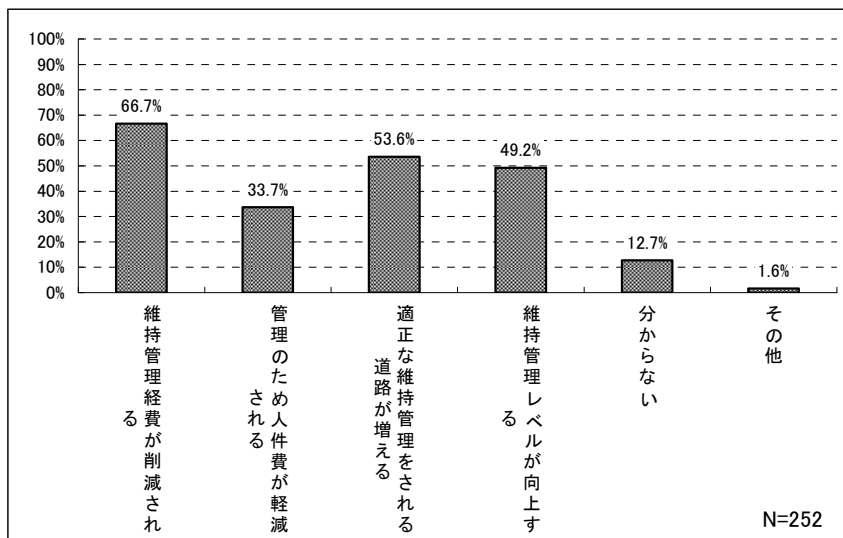
管理・更新費用が社会資本投資総額を超えてしまうということでもある。したがって、道路をはじめとする社会資本ストックを将来にわたって良好に使い続けるためには、維持管理・更新そのものを効率化することが必要である。

4. 道路の維持管理業務の民間への包括委託に対する期待と不安

現在の法制度上、行政判断や行政権の行使を伴う業務を民間企業に包括的に委託することには制約があるが、仮に民間への包括委託が可能になった場合どのような条件であれば導入を検討したいかを聞いたところ、維持管理経費の削減（66.7%）が最も多かった（図-6）。（包括委託のイメージについては巻末別紙参照）

その一方、適正な維持管理をされる道路が増える（53.6%）、維持管理レベルが向上する（49.2%）を包括委託導入検討の条件とした自治体も約半数存在しており、既に財政難のため必要な維持管理を行えなくなっている自治体が存在していることが推測できる。

図-6 道路の維持管理業務の包括委託導入検討の条件(複数回答あり)



道路の維持管理業務の包括委託導入検討の可能性については、約半数（48.2%）の自治体が今後も検討する予定がないと回答している（図-7）。その理由としては、民間企業への包括委託により、事故等発生時の責任や（71.4%）、行政のチェックが行き届かない（51.2%）など、リスク管理上の問題が発生することへの不安があるものと思われる（図-8）。

図-7 道路の維持管理業務の包括委託について

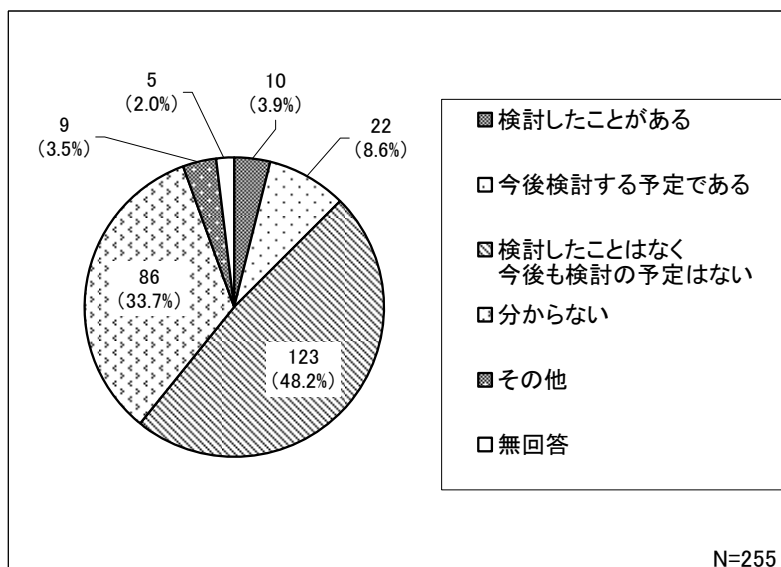
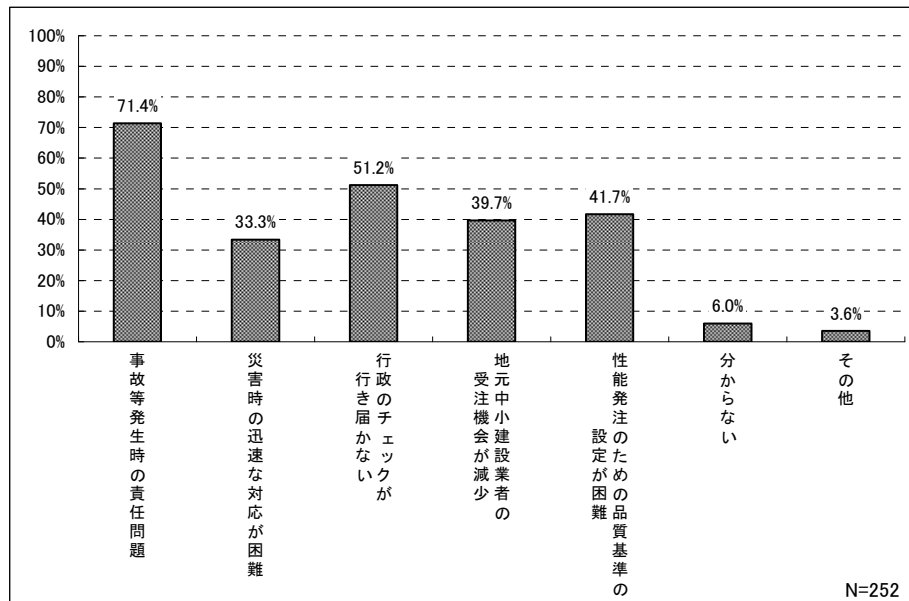


図-8 道路の維持管理業務の包括委託に伴い懸念される問題(複数回答あり)



5. 拡大する道路の維持管理市場

地方自治体の道路に対する維持修繕費用は、2007年度で8,288億円（「道路統計年報2009年版」より）である。国土交通白書の維持管理・更新費用の推計を参考に、2020年度における地方自治体の道路に対する維持修繕費用を推計すると約9,700億円となり、2007年度に比べ約1,500億円増加する。今後、維持修繕に関する市場はますます拡大していくため、効率的かつ適切な維持管理を行う民間ビジネスの需要は高まっていくものと予想される。

なお上記の金額は、修繕費用等の工事金額だけであり、現在自治体職員が行っている管理業務まで委託内容に含めた場合、その市場規模はさらに大きくなる。

6. アンケート結果に対する弊社の考え

日本総研は、公共セクターと民間との連携をよりいっそう促進し、民間企業の創意工夫により我が国の社会資本を適正に維持管理していくことが重要であり、その一環として、道路の維持管理業務の民間への包括委託を実現すべきであると考えます。

道路の維持、修繕、更新にかかる費用は、既に自治体財政上の問題になっており、待ったなしの対応が求められていることは明らかである。自治体側も、新規投資の抑制や他経費の削減などの短期的な対応の他、予防保全の徹底で長期的な財政負担の軽減に取組む姿勢を見せているが、現在の体制では予防保全の徹底は困難であり、民間企業との適切な連携で効率的な維持管理を推進することが必要となってくる。

行政判断や行政権の行使を民間企業に委ねる事に対し、行政側にリスク管理上の懸念や不安があることは理解できるが、行政と民間との役割分担の明確化、既に民間委託が進んでいる他国事例を参考にした制度設計により、その課題は克服可能できると考える。

日本総研では、地方自治体や民間企業などと連携し、一般道路、有料道路を対象とした具体的な事業スキーム、維持管理業務を受託する民間のイメージ、道路に必要とされる性能要件などに関する研究を今秋から開始する予定である。

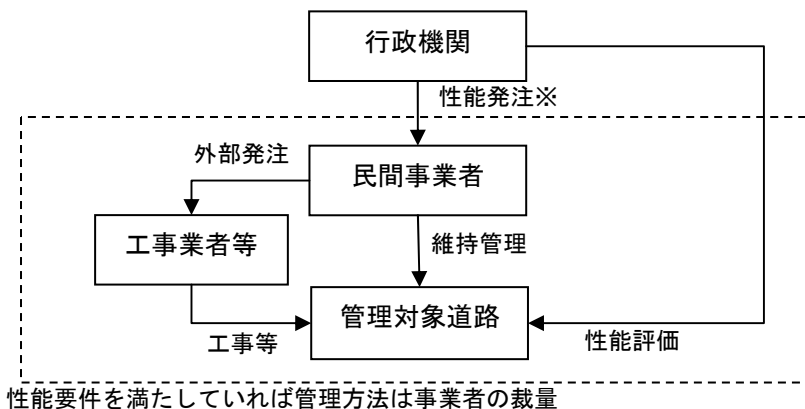
※調査の詳細をご希望される方は、下記のお問い合わせ先までご連絡ください。

本件に関するお問い合わせ

株式会社日本総合研究所 総合研究部門 小長井(こながい)

TEL:03-3288-4636 FAX:03-3288-4691 E-mail: rcdweb@mljri.co.jp

【維持管理業務の包括委託のイメージ】



※性能発注：施設の性能項目について一定の品質を満足するような発注方法。
 例えば「道路パトロール〇回/月」ではなく「通行に支障をきたさないようにする。支障がある場合は〇時間以内に処理。」などの品質基準を規定する。

以上