

中部圏における道路資産の維持管理に関する課題と今後の展望

～「共同受注方式」のあり方について～

2012年3月

財団法人中部産業・地域活性化センター

はじめに

財団法人中部産業・地域活性化センターは、中部圏開発整備法に定める中部広域9県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀の各県）を対象区域として、既存産業の高度化や新産業の開拓といった産業振興策、社会資本のあり方やその活用といった地域整備に関わる調査研究など、さまざまな事業を行っています。

我が国の社会資本整備は高度経済成長とともに急速に進展し、とくに道路資産は生活や産業の根幹を支えるインフラとして集中的に整備が進められてきましたが、高度経済成長期から約40年を経過し、いわゆる「高経年化」への対応が大きな課題となってきています。

当財団では、国および地方公共団体の財政の悪化が進む中で、現在の道路資産を将来にわたって維持していくためには、新たな観点に立った関係者の役割整理や、これまでにない仕組みづくりが必要ではないかと考え、昨年度、「中部圏における道路資産の維持管理に関する課題と今後の展望～組織間連携の強化による効果的・効率的維持管理の実現に向けて～」という調査研究報告をとりまとめました。今年度は、当該調査研究をさらに深化させるべく、道路維持管理工事における「受発注方式」に焦点を当て、国・地方自治体の考え方や先進的な取り組み事例、さらには発注側、受注側、双方の意見を聴取し、簡易シミュレーションを行う等、維持管理に効果的な受発注のあり方を検討いたしました。

今後、我が国はこれまで以上に少子高齢化が進み、地方の財政はより一層厳しくなり、インフラ維持に向けられる投資は、困窮を極めることが予想されます。しかし、こうした中であっても、道路というインフラは、生活者の最も身近な存在として、その存在感がますます高まるものと思われれます。本報告が、道路資産の効果的な維持管理施策に向けた検討の一助となれば幸いです。

なお、本調査研究の実施にあたりましては、三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社のご協力をいただきいただきました。ここに深く感謝を申し上げます。

2012年3月

財団法人中部産業・地域活性化センター

【目次】

序章 調査の概要.....	1
序.1 背景と目的.....	1
序.2 調査の視点.....	1
序.3 調査フローと報告書の構成.....	4
第1章 道路資産の維持管理とその体制構築に係る動向.....	7
1.1 道路施設の維持管理に係る市場動向と受発注体制に係る分析.....	9
1.1.1 社会資本の維持補修を取り巻く市場動向.....	9
1.1.2 建設産業の動向.....	15
1.1.3 自治体の土木技師数および建設業の従業者数の動向.....	26
1.2 官公需法.....	29
1.2.1 官公需法の概要.....	29
1.2.2 中小企業向け官公需の目標と実績.....	30
1.3 国における地域維持型契約方式の検討.....	32
1.3.1 地域維持型契約方式の検討の流れ.....	32
1.3.2 地域維持型契約方式の概要.....	33
1.4 舗装の維持管理工事に係るデータ分析.....	35
1.4.1 発注ロットの拡大に伴う諸経費率の変化.....	35
1.4.2 舗装の維持修繕工事に係る入札結果データの分析.....	37
1.5 まとめ.....	41
1.5.1 現状分析の総括.....	41
1.5.2 現状分析からみる共同受注方式の必要性.....	42
第2章 道路資産の維持管理に係る共同受注方式の事例分析.....	43
2.1 事例調査の概要.....	45
2.2 事例1：日常的な道路維持管理業務を対象とした、市から事業協同組合への包括発注（ヒアリング協力先：千歳市）.....	46
2.3 事例2：道路・河川等の維持管理業務を対象とした、県から特定JVへの複数年契約による包括発注（ヒアリング協力先：秋田県、受注先JVの幹事企業1社）.....	47
2.4 事例3：除草・清掃・災害対策等を対象とした、県から特定JVへの包括発注（ヒアリング協力先：長野県、受注先JVの幹事企業1社）.....	49
2.5 事例4：除雪・緊急時の点検業務等を対象とした、県から事業協同組合への包括発注（公表資料をもとに整理）.....	50
2.6 まとめ.....	52

第3章 自治体からみた共同受注方式の必要性と導入可能性	55
3.1 自治体アンケート調査の概要.....	57
3.2 自治体アンケート調査の結果.....	58
3.2.1 道路施設とその維持管理業務について.....	58
3.2.2 自治体の「地域の建設企業の現状」	67
3.2.3 道路施設の維持管理関連業務に係る「外部委託の動向」	70
3.2.4 道路施設の維持管理関連業務に係る「発注方式」	72
3.2.5 「共同受注方式」について.....	76
3.2.6 「共同企業体に関する規定」について.....	80
3.2.7 自由回答から得られた主な意見.....	81
3.3 まとめ	82
第4章 建設企業の受注動向と共同受注方式への意向	85
4.1 建設企業アンケート調査の概要	87
4.2 建設企業アンケート調査の結果.....	88
4.2.1 会社概要	88
4.2.2 道路施設の維持補修・補強に関する業務の近年の受注動向	90
4.3 建設企業ヒアリング調査の概要	96
4.4 建設企業ヒアリング調査の結果	97
4.4.1 A社（従業員規模：約40人）	97
4.4.2 B社（従業員規模：約60人）	99
4.4.3 C社（従業員規模：約40人）	102
4.5 まとめ	105
第5章 地域目標を達成するためのツールとしての「共同受注方式」のあり方	107
5.1 共同受注方式を視野に入れた、中部圏における道路資産の維持管理に係る現状認識 ..	109
5.2 共同受注方式の導入により期待される効果.....	111
5.3 地域目標を達成するためのツールとしての共同受注方式のあり方	112

資料編

序章 調査の概要

序.1 背景と目的

我が国では、高度成長期に整備された社会資本の高経年化が、今後急激に進むことが予想されており、国や地方自治体においては、社会資本の効果的・効率的な維持管理のための取り組みがより一層重要になると考えられる。

2010年度には、このような社会資本の維持管理の問題について、地方自治体の道路施設を対象としながら、「公共・民間・地域の連携強化による維持管理体制の構築」に着目し、事例調査・アンケート調査等を通じて、「組織間連携の強化により期待される効果」および「関係方策の枠組み案とその実現に向けた要点」などを整理したところである¹。

そのような中、昨年度調査からは、建設産業全体が慢性的に抱えている問題が、一部で効果的・効率的維持管理の妨げとなっている、との課題も見出すことができる。例えば、包括発注・複数年契約などの発注方式である。これらの発注方式には「コスト削減」、「業務の平準化」、「発注者の負担軽減」、「迅速な対応」など、数多くのメリットが期待されるが、昨年度に実施したアンケート調査では、とくに受注者ではなく発注者において「受注機会の減少」を問題視する意見が多く、その導入に消極的な傾向がみられた。

しかしながら、このような判断が全て誤りというものではない。実際に、社会資本の維持管理や除雪といった「その地域を維持していくために必要な業務」の担い手が不足しており、「地域内の中小の建設企業を如何に守っていくか」が重要な課題となっている地域が実在することも事実である。また、東日本大震災における、各地域の建設企業の献身的な取り組みをみれば、災害時の対応という面でも、その重要性は高く評価されるべきであろう。

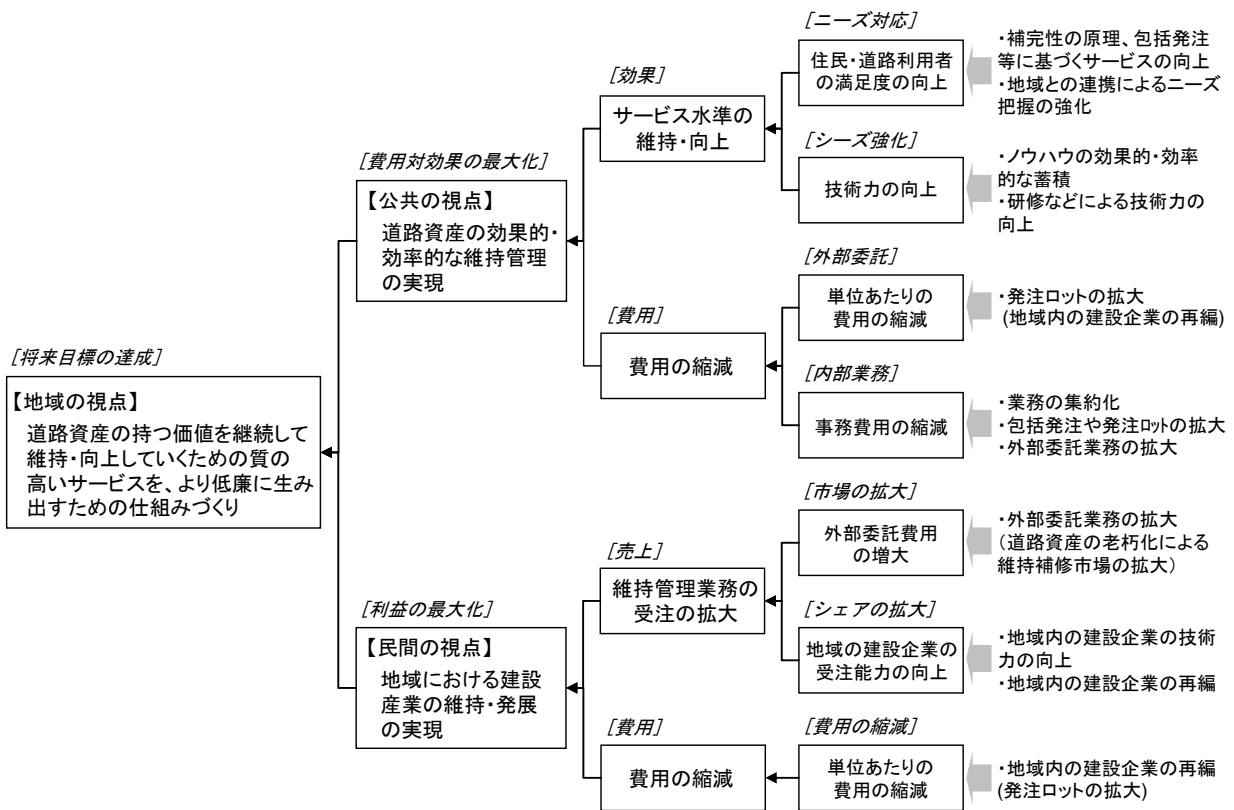
本調査では、このような問題に対する解決策として、既に複数の自治体で先行的に導入されている「共同受注方式」に焦点をあてる。そして、そのメリット・デメリットを精査するとともに、中部圏内²の自治体や建設企業を対象としたアンケート調査を実施し、その必要性や導入可能性などを検討する。そして、「地域の目標を達成するためのツールとしての共同受注方式のあり方」を提言することを目的とする。

序.2 調査の視点

2010年度の調査では、「道路資産の持つ価値を継続して維持・向上していくための質の高い

¹ 「中部圏における道路資産の維持管理に関する課題と今後の展望～組織間連携の強化による効果的・効率的維持管理の実現に向けて～」(財)中部産業・地域活性化センター)

² 本稿における中部圏とは、1966年7月に公布施行された中部圏開発整備法の対象となっている中部9県(富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀)とする



図序-1 組織間連携の強化による目標達成へのアプローチの構造化（※2010 年度報告書より）

目標達成のための構成要素への展開		組織間連携の強化により期待される効果					
		①権限移譲	②共同処理機関	③包括発注・複数年契約	④住民参画	⑤産学官連携	⑥企業間連携
		(県－市町村)	(市町村－市町村)	(自治体－企業)	(自治体－住民)	(大学－自治体－企業)	(企業－企業)
【効果】 サービス水準の維持・向上	【ニーズ対応】 住民・道路利用者の満足度の向上	○	×	○	○	—	○
	【シーズ強化】 技術力の向上	▲	○	—	—	○	—
【費用】 費用の縮減	【外部委託】 単位あたり費用の縮減	▲	▲	○	—	—	○
	【内部業務】 事務費用の縮減	○	○	○	×	—	—
【売上】 維持管理業務の受注の拡大	【市場の拡大】 外部委託費用の増大	—	—	▲	—	—	—
	【シェアの拡大】 地域の建設企業の受注能力の向上	—	—	▲	—	○	○
【費用】 費用の縮減	【費用の縮減】 単位あたり費用の縮減	▲	▲	○	—	—	○

※○：効果が期待される、▲：条件付で効果が期待される、×：負の効果が懸念される

図序-2 組織間連携の強化により期待される効果

サービスを、より低廉に生み出すための仕組みづくり」を地域の共通目標として設定し、その目標を達成するための手段として「組織間連携」に着目した上で、まずはそのアプローチの構造化を試みた（図序-1）。そして、さらに「組織間連携」の方策として、①～⑥の複数のオプションを示し、それらの取り組みが「地域の共通目標の達成」に如何に寄与するかを示した上で（図序-2）、その導入に向けての要点と関係方策全体の枠組み案を示した。

その中では、自治体から建設企業への発注方式として「維持管理業務の包括発注・複数年契約」を、さらには受注体制として「地域内建設企業の再編」等の必要性を提案し、その効果や導入に向けての要点を整理したところである。このような、受発注方式の工夫により投資効率の向上を図る試みは、「収縮するマーケット」、「供給過剰と言われる建設産業」、さらには「地域の道路資産を支える担い手の確保」などの各種問題・課題の解決のためには、今後より一層重要なテーマになると考えられる。

そのような中、国においても同様の視点からの検討が進められている。建設産業戦略会議（国土交通省）の検討結果をまとめた「建設産業の再生と発展のための方策 2011」（2011年6月23日）では、地域の災害対応、除雪、インフラの維持管理等を適切に実施していくための契約方式として「地域維持型契約方式」の必要性が掲げられている（第1章に詳述）。

これは、昨年度調査において対象とした「包括発注・複数年契約」と「地域内建設産業の再編」を組み合わせたものと主旨は同様であり、地域のインフラの維持管理業務を、地域内の建設企業から構成される「地域JV」が包括的に受注することで、地域社会の維持の実現を図ることを目的としている。この「地域維持型契約方式」は、まずは国の事業において実施されることになると考えられるが、類似の受発注方式は、既に複数の自治体において先行的に導入されており、今後は国の取り組みに後押しされる形でより多くの自治体に展開される可能性があると考えられる。

（なお、本稿では国において検討されている「地域維持型契約方式」と区別するために、先行する自治体のもも含めた同様の取り組みの総称として「共同受注方式」という名称を用いる）

そこで、本調査では、昨年度に引き続き「地方自治体が管理する一般道路の維持管理」を対象としながら、道路資産を効果的・効率的に維持管理していくための受発注方式としての「共同受注方式」に焦点を当てる。

本調査における主要な論点は、以下の5つである

- (1) 中部圏内の現状からみた「共同受注方式」の必要性・導入可能性
- (2) 「共同受注方式」の導入により期待できる効果（メリット・デメリット）
- (3) 中部圏内の自治体からみた「共同受注方式」への意向
- (4) 中部圏内の建設企業からみた「共同受注方式」（および「地域維持型契約方式」）への意向
- (5) 目標達成のためのツールとしての「共同受注方式」の望ましいあり方

序.3 調査フローと報告書の構成

本報告書は、5章で構成される（図序-3）。

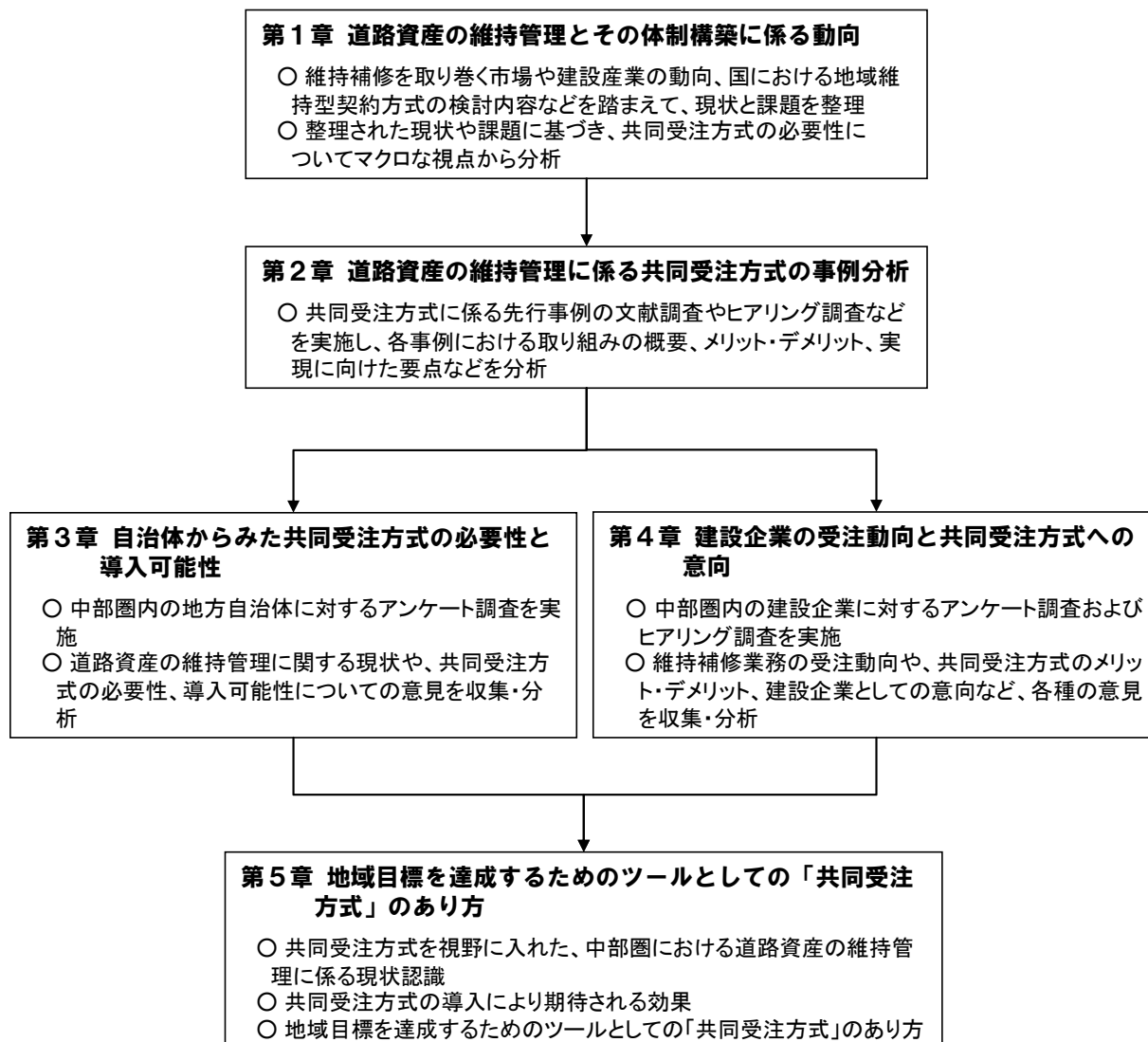
第1章では、現状分析からみた場合の、共同受注方式の必要性について整理する。具体的には、社会資本の維持補修を取り巻く市場動向、建設産業の動向等について、統計データから分析する。さらに、国土交通省において検討が進められている「地域維持型契約方式」の概要を整理し、前段のデータ分析から導き出される問題・課題と、「地域維持型契約方式」（および共同受注方式）に期待される効果を照らし合わせることで、その基本的な狙いや必要性などについて整理する。共同受注方式の詳細や、自治体や建設企業の具体的な意向などは、第2章以降で分析していくものの、本章では、まずは統計データや国の動向などのマクロな視点からの分析を通じ、地域が抱える問題と共同受注方式に期待される役割について概観するものである。

第2章では、共同受注方式を先行的に導入している事例について、その取り組み内容の整理・分析を行う。具体的には、4つの事例について文献調査やヒアリング調査を実施し、導入の背景や取り組みの概要、メリット・デメリット、実践のポイントなどの視点から分析することにより、各事例から得られた知見を整理する。

第3章では、維持管理業務の発注者サイドに対する調査として、中部圏内の地方自治体（県・市町村）に対するアンケート調査を実施し、その結果について整理・分析を行う。具体的には、「道路施設と維持管理体制」、「地域内の建設企業の現状」、「外部委託の動向と発注方式」の現状に関する情報収集を行う。さらに、アンケート調査の中では「共同受注方式のイメージ」を提示することで、その「必要性と導入可能性」、「メリット・デメリット」など、共同受注方式に対する発注者としての意向についても収集・分析する。

第4章では、受託者サイドに対する調査として、同じく中部圏内の建設企業に対して、アンケート調査およびヒアリング調査を実施し、その結果について整理・分析を行う。具体的には、「近年の受注動向」、「管理者ごとの道路資産の維持管理水準の変化」、「共同受注方式への意向」などについて意見を収集・分析する。また、アンケート調査の中から、共同受注方式について意見を頂戴したいくつかの企業をピックアップし、訪問ヒアリング調査を実施することで、より詳細な市場動向および共同受注方式への意向の把握を行う。

第5章では、まずは第1章～第4章までの調査結果にもとづき、「共同受注方式を視野に入れた、中部圏における道路資産の維持管理に係る現状認識」を整理する。そして、次に共同受注方式の導入により期待される効果が、「組織間連携の強化による目標達成へのアプローチの構造（図序-1）」の中で、どのように位置付けられるかを明確化する。そしてこの2つの視点を照らし合わせることで、共同受注方式を「目標達成のためのツールとして」有用な手段とするための、望ましいあり方について提言する。



図序-3 調査フローと報告書の構成

第1章 道路資産の維持管理とその体制構築に係る動向

【概説】

【市場動向】

- 建設市場は新設・維持補修ともに縮小傾向が続いているものの、全体に占める維持補修の割合は上昇傾向にある
- 中小の建設企業においては、維持補修業務が占める割合がとくに高く、維持補修業務の重要性は中小規模の企業において高まっているといえる

【建設産業の動向／担い手の確保】

- 事業所数・従業者数の減少は市場規模の縮小と比して小さく、未だ供給過剰の状態が懸念されるとともに、企業規模の構成にも大きな変化はなく、産業構造が急速に変化しているという状況にもない
- しかしながら、企業規模別に財務指標をみると、規模の小さな建設企業の財務状況の悪化が進んでおり、今後小規模企業の倒産が加速する可能性もある
- 山間部を中心に自治体の土木技師、および建設企業の従業者数がともに減少しており、全体的には供給過剰も地域によってはインフラの維持管理の担い手が不足している（もしくは今後不足する）可能性もある

【地域維持型契約方式】

- そのような中、国土交通省では、過疎地域におけるインフラの維持管理の担い手となる建設企業の体制確保のため、新たな発注方式として「地域維持型契約方式」の検討が進められている
- 「地域維持型契約方式」は、社会資本の維持管理業務を「地域JV」に対して包括的に発注することで、「効果的・効率的維持管理」と「地域事業の担い手の確保」の両立を企図するものであり、今後、自治体も含めた広い地域で展開されていく可能性がある

【現状分析からみた共同受注方式の必要性】

- 建設産業全体では供給過剰状態にあるが、山間部を中心に官民技術者の減少は顕著であり、一部地域では担い手確保が深刻な問題となっている可能性もある（二極化）
- 地域によっては、「共同受注方式」の導入による担い手の確保は必要と考えられるが、「地域JV」は、将来的には企業再編につながることも期待されており、適正な競争環境を保持しながら、地域の問題に的確に対応するような運用がなされるべきである

第1章 道路資産の維持管理とその体制構築に係る動向

1.1 道路施設の維持管理に係る市場動向と受発注体制に係る分析

1.1.1 社会資本の維持補修を取り巻く市場動向

(1) 土木建設投資額

《 「土木建設投資額」は、2008年には13.5兆円まで減少も、2011年度には東日本大震災からの早期復旧等に係る建設投資が見込まれる見通し 》

《 結果として、政府投資額が占める割合が高まる見込み 》

「土木建設投資額」の推移をみると、図1-1-1の通り、ピーク時には35兆円を超えていた投資額が、2008年には20兆円を切っている。2009年以降は、不況を背景とした財政投資の拡大や、東日本大震災の復旧等に係る投資が見込まれるため、今後増加することは予想される。

投資額がピークとなった1995年度についても、「阪神・淡路大震災」の復旧投資の影響が含まれるが、1995年度と2008年度の投資額を単純に比較した場合、投資額は当時の半分以下(48.2%)となっている。

なお、地域別には図1-1-2の通りであり、中部・北陸においては東日本大震災の復興の影響なども小さく、今後もマーケットの縮小が続く見込みとなっている。

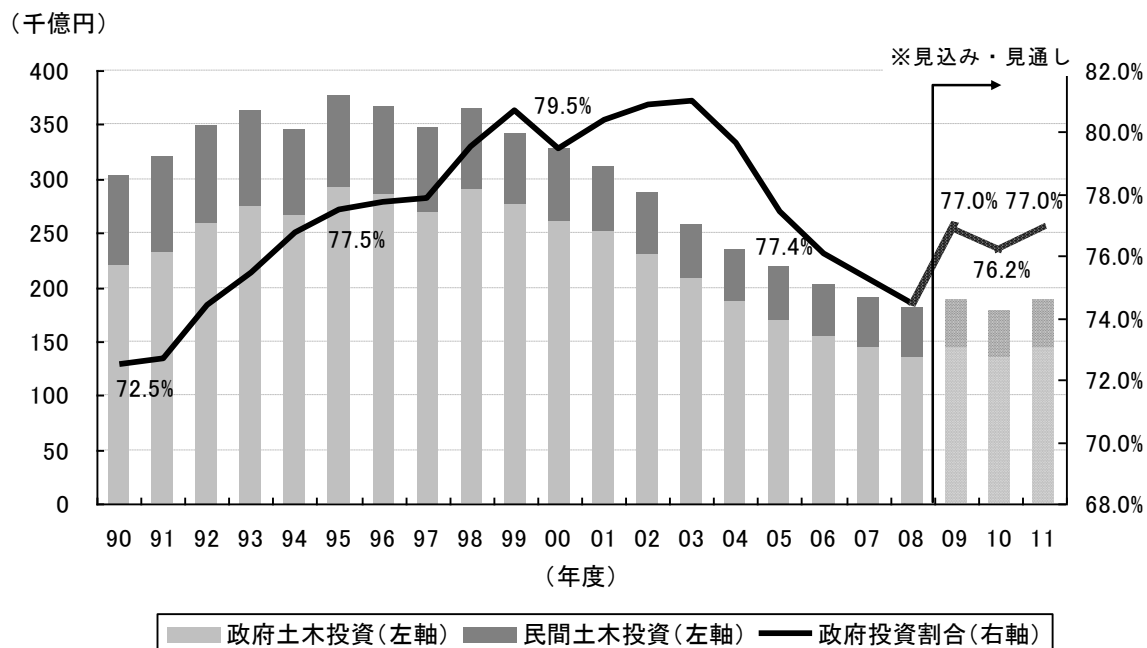
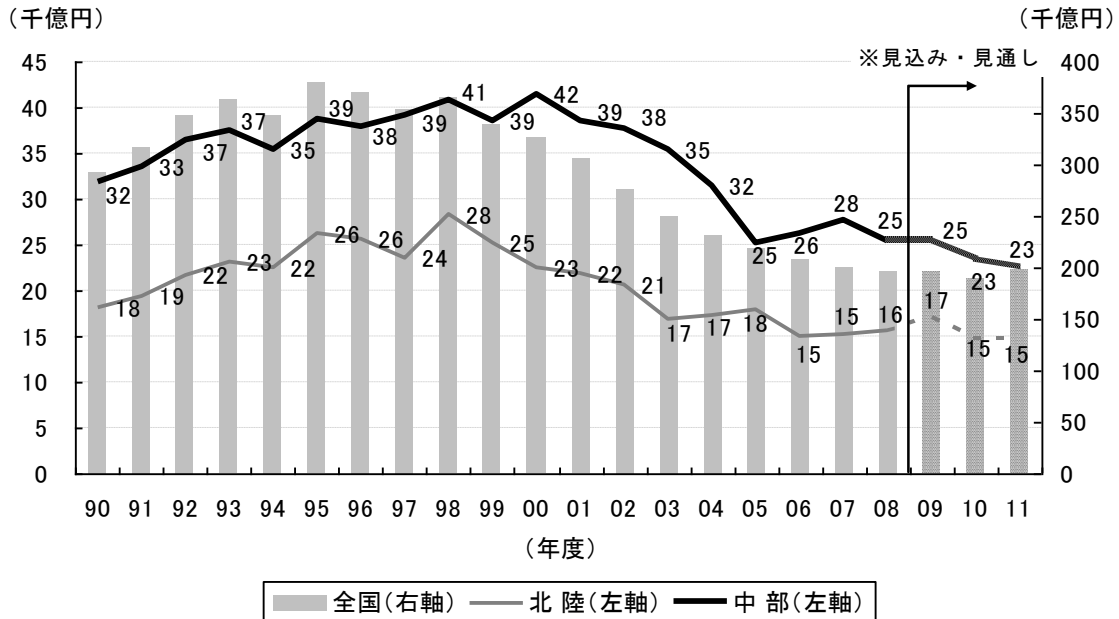


図1-1-1 土木建設投資額の推移 (実質価格 2005年度基準)

出典：建設工事施工統計調査 (国土交通省)



※北陸：新潟県、富山県、石川県、福井県、中部：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

図 1-1-2 地域別の土木建設投資額の推移（名目価格）

出典：建設工事施工統計調査（国土交通省）

（2）元請完成工事高

《 元請完成工事高に占める「維持補修」の割合が上昇傾向。2009 年度には、全国・中部圏ともに 2 割を超えている 》

《 ただし、金額ベースでは「維持補修費用」も減少傾向にあり、維持補修の割合の上昇は、新設投資に比して減少幅が小さいことに起因している 》

「新設工事」・「維持補修」別に「元請完成工事高」の推移をまとめた図 1-1-3 や図 1-1-4 をみると、大きく次の 2 点の特徴を見出すことができる。1 つ目は、元請完成工事高の大幅な減少が、概ね新設工事の減少によるものであり、「維持補修費用については比較的安定して推移している」という点、そして 2 つ目は、それにより「維持補修費の占める割合が年々上昇している」という点である。

維持補修費の占める割合は、全国ではここ数年で大幅に上昇しており、2009 年度には 22.3% となっている。なお、中部圏では 2009 年度の維持補修費の割合は 23.5% となっている。中部圏の維持補修費の割合は、これまで全国と比較して高い水準で推移していたが、全国の維持補修費割合の急激な高まりもあって、2009 年度には同程度の水準となっている。

また、金額ベースの維持補修費は、表 1-1-1 に示す通り、新設工事および維持補修の金額のピークはともに同年度となっており、維持補修費割合の上昇が、新設工事と比して減少幅が小さいことに起因しているということが分かる。

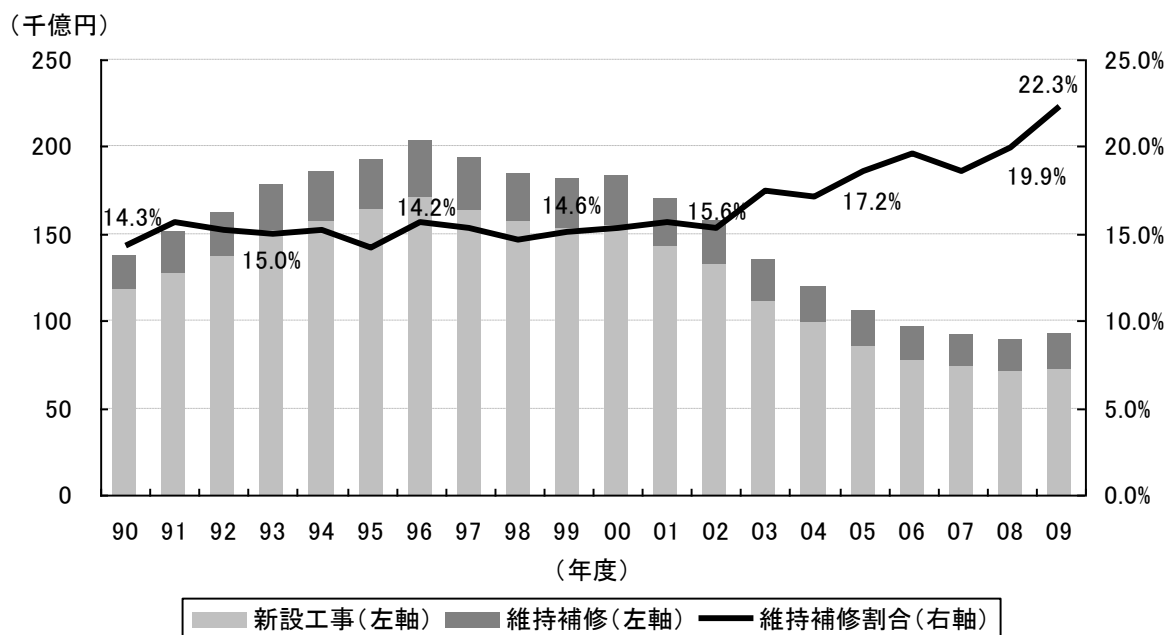


図 1-1-3 新設工事・維持補修別の元請完成工事高の推移（官公庁・土木）【全国】

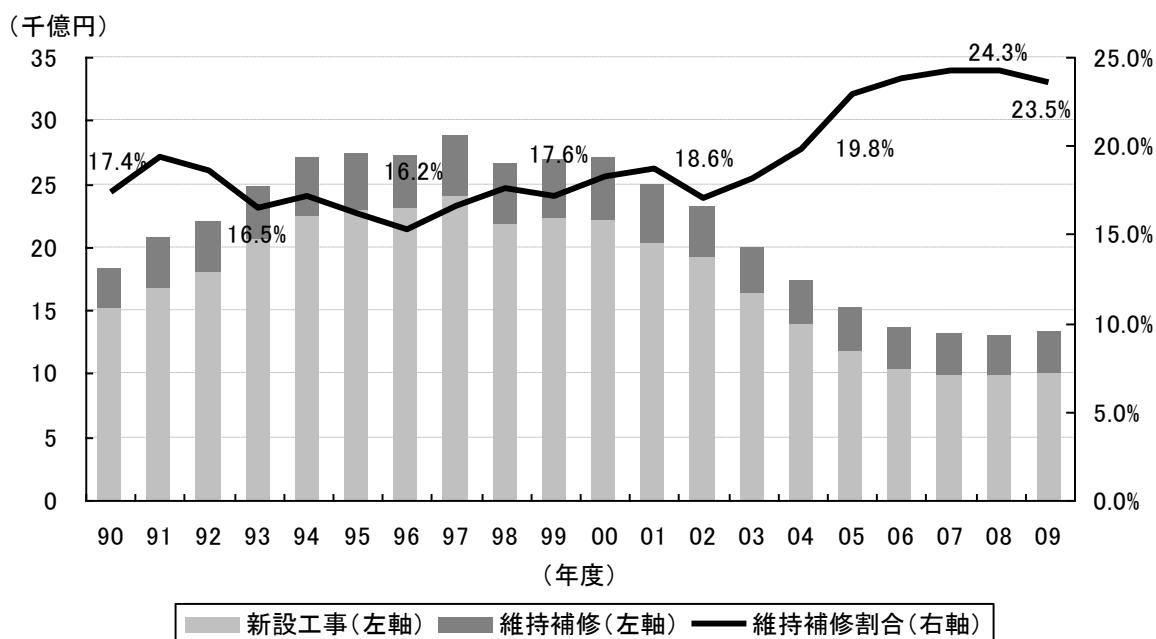


図 1-1-4 新設工事・維持補修別の元請完成工事高の推移（官公庁・土木）【中部圏】

出典：建設工事施工統計調査（国土交通省）

表 1-1-1 元請完成工事高の推移（官公庁・土木）

【新設工事】

暦年	（百万円）										
	全国計	中部圏	富山県	石川県	福井県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県
90	11,794,325	1,512,122	114,000	104,629	84,409	192,203	233,726	238,356	358,077	117,234	69,488
91	12,752,692	1,675,752	140,197	115,017	117,600	192,793	266,380	226,031	375,501	148,683	93,550
92	13,769,122	1,794,661	155,005	129,140	119,260	241,229	265,613	220,566	414,555	148,257	101,036
93	15,166,286	2,066,950	188,224	143,476	123,357	280,165	306,756	271,183	484,797	166,728	102,264
94	15,753,116	2,243,299	219,441	157,089	132,809	278,795	362,928	304,563	506,400	174,379	106,895
95	16,476,806	2,296,446	206,090	151,090	130,972	307,332	360,847	317,421	519,439	179,272	123,983
96	17,144,322	2,308,595	225,961	165,584	156,414	334,241	356,428	276,915	453,624	211,092	128,336
97	16,364,354	2,400,518	209,489	173,923	141,655	356,421	363,170	271,771	552,386	195,408	136,295
98	15,792,085	2,188,982	176,639	162,966	121,888	352,672	339,689	256,068	475,875	184,649	118,536
99	15,363,419	2,227,680	215,069	174,728	135,425	318,615	364,731	264,433	461,276	187,199	106,204
00	15,554,002	2,213,114	199,369	168,041	152,788	347,173	364,707	261,590	426,075	199,617	93,754
01	14,325,979	2,026,304	180,365	171,044	135,572	292,558	309,997	234,534	413,493	174,771	113,970
02	13,329,309	1,923,790	177,630	163,615	125,811	255,363	322,007	210,413	444,046	132,616	92,289
03	11,117,283	1,637,302	125,595	144,267	91,800	208,602	260,267	204,531	367,614	126,675	107,951
04	9,879,717	1,395,276	123,429	119,998	108,621	144,682	233,456	164,969	328,960	111,181	59,980
05	8,572,877	1,172,731	101,059	74,939	98,897	113,864	206,519	140,482	300,264	87,791	48,916
06	7,764,978	1,039,997	99,823	89,274	104,478	107,413	155,746	127,925	226,729	80,214	48,395
07	7,488,282	994,213	84,766	94,248	92,616	95,042	157,573	118,507	228,232	80,164	43,065
08	7,101,862	991,006	103,698	74,559	83,332	100,040	146,059	127,097	240,131	75,991	40,099
09	7,199,193	1,012,507	111,403	65,291	74,583	93,158	151,938	135,826	267,319	73,803	39,186

【維持補修】

暦年	（百万円）										
	全国計	中部圏	富山県	石川県	福井県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県
90	1,969,055	318,025	21,398	21,160	18,257	42,886	38,687	54,411	79,009	26,156	16,061
91	2,368,993	402,729	33,457	26,251	29,139	44,265	55,667	67,388	95,699	35,025	15,838
92	2,474,031	408,491	25,871	28,142	28,675	60,841	48,339	69,378	101,795	26,464	18,986
93	2,682,622	407,243	25,677	26,057	25,288	63,567	53,284	73,734	87,217	30,319	22,100
94	2,830,528	463,256	23,749	27,175	36,823	63,332	62,273	66,564	111,298	49,593	22,449
95	2,729,768	443,008	24,650	30,849	24,584	62,231	75,474	72,857	96,350	39,116	18,897
96	3,194,554	414,787	29,197	33,974	26,831	68,367	48,769	59,534	101,121	31,007	15,987
97	2,971,641	476,127	28,326	40,375	33,863	69,537	56,150	73,113	121,224	29,510	24,029
98	2,709,787	467,268	28,069	50,538	28,411	60,787	56,628	66,550	122,204	38,424	15,657
99	2,736,574	462,752	35,008	50,958	28,693	65,136	44,939	67,491	114,077	35,316	21,134
00	2,824,210	493,401	38,508	49,384	37,406	69,064	55,414	66,607	119,413	37,013	20,592
01	2,655,131	464,541	19,880	47,384	32,988	75,790	48,919	49,511	123,528	44,511	22,030
02	2,411,915	394,749	26,538	40,155	22,065	48,957	66,022	45,353	95,604	32,462	17,593
03	2,350,434	363,058	26,571	33,602	29,803	40,064	44,674	40,642	103,939	26,329	17,434
04	2,047,705	343,897	25,184	32,693	23,002	32,392	36,659	47,044	105,751	23,874	17,298
05	1,961,064	348,417	23,330	33,311	35,881	35,837	48,641	34,012	96,147	26,375	14,883
06	1,894,856	324,619	22,925	35,042	24,529	36,211	42,315	28,934	97,375	22,101	15,187
07	1,712,781	317,461	17,283	35,116	21,719	36,906	46,170	40,833	80,161	26,000	13,273
08	1,769,274	317,512	20,804	33,861	21,477	35,756	33,783	43,566	92,371	20,463	15,431
09	2,063,661	311,787	22,803	22,561	16,040	31,851	29,568	42,118	109,504	23,669	13,673

【維持補修の占める割合】

暦年	全国計	中部圏	富山県	石川県	福井県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県
90	14.3%	17.4%	15.8%	16.8%	17.8%	18.2%	14.2%	18.6%	18.1%	18.2%	18.8%
91	15.7%	19.4%	19.3%	18.6%	19.9%	18.7%	17.3%	23.0%	20.3%	19.1%	14.5%
92	15.2%	18.5%	14.3%	17.9%	19.4%	20.1%	15.4%	23.9%	19.7%	15.1%	15.8%
93	15.0%	16.5%	12.0%	15.4%	17.0%	18.5%	14.8%	21.4%	15.2%	15.4%	17.8%
94	15.2%	17.1%	9.8%	14.7%	21.7%	18.5%	14.6%	17.9%	18.0%	22.1%	17.4%
95	14.2%	16.2%	10.7%	17.0%	15.8%	16.8%	17.3%	18.7%	15.6%	17.9%	12.0%
96	15.7%	15.2%	11.4%	17.0%	14.6%	17.0%	12.0%	17.7%	18.2%	12.8%	11.1%
97	15.4%	16.6%	11.9%	18.8%	19.3%	16.3%	13.4%	21.2%	18.0%	13.1%	15.0%
98	14.6%	17.6%	13.7%	23.7%	18.9%	14.7%	14.3%	20.6%	20.4%	17.2%	11.7%
99	15.1%	17.2%	14.0%	22.6%	17.5%	17.0%	11.0%	20.3%	19.8%	15.9%	16.6%
00	15.4%	18.2%	16.2%	22.7%	19.7%	16.6%	13.2%	20.3%	21.9%	15.6%	18.0%
01	15.6%	18.6%	9.9%	21.7%	19.6%	20.6%	13.6%	17.4%	23.0%	20.3%	16.2%
02	15.3%	17.0%	13.0%	19.7%	14.9%	16.1%	17.0%	17.7%	17.7%	19.7%	16.0%
03	17.5%	18.1%	17.5%	18.9%	24.5%	16.1%	14.7%	16.6%	22.0%	17.2%	13.9%
04	17.2%	19.8%	16.9%	21.4%	17.5%	18.3%	13.6%	22.2%	24.3%	17.7%	22.4%
05	18.6%	22.9%	18.8%	30.8%	26.6%	23.9%	19.1%	19.5%	24.3%	23.1%	23.3%
06	19.6%	23.8%	18.7%	28.2%	19.0%	25.2%	21.4%	18.4%	30.0%	21.6%	23.9%
07	18.6%	24.2%	16.9%	27.1%	19.0%	28.0%	22.7%	25.6%	26.0%	24.5%	23.6%
08	19.9%	24.3%	16.7%	31.2%	20.5%	26.3%	18.8%	25.5%	27.8%	21.2%	27.8%
09	22.3%	23.5%	17.0%	25.7%	17.7%	25.5%	16.3%	23.7%	29.1%	24.3%	25.9%

※網掛けは、それぞれ数値がピークの年次

出典：建設工事施工統計調査（国土交通省）

(3) 企業の従業員規模別の元請完成工事高

《 とくに、従業員規模 10～20 人程度の企業において、2008 年～2009 年にかけて維持補修業務の元請完成工事高が高まっている 》

《 10～300 人程度の規模の企業においては、維持管理業務が占める割合は上昇傾向にある 》

元請完成工事高を、受注した企業の従業員規模別にみると、図 1-1-5 の通り、維持補修業務の請負高の合計額は、従業員規模 10～19 人程度の規模の企業で最も大きくなっているとともに、2008 年～2009 年にかけての伸び率が、非常に高くなっていることがわかる。

また、「元請完成工事高のうち維持補修が占める割合」は、4 人以下の従業員規模の企業で最も高く、その他の従業員規模をみても、概ね「小規模な企業ほど、その経営の中に占める維持補修業務の重要性が高い」ことが傾向としてみられる。

マーケットとして、これらの維持補修業務の占める割合が高まることによって、比較的規模の大きな企業が維持補修マーケットに進出することになれば、小規模な建設企業の経営環境に、大きな影響を与えることになると考えられる。

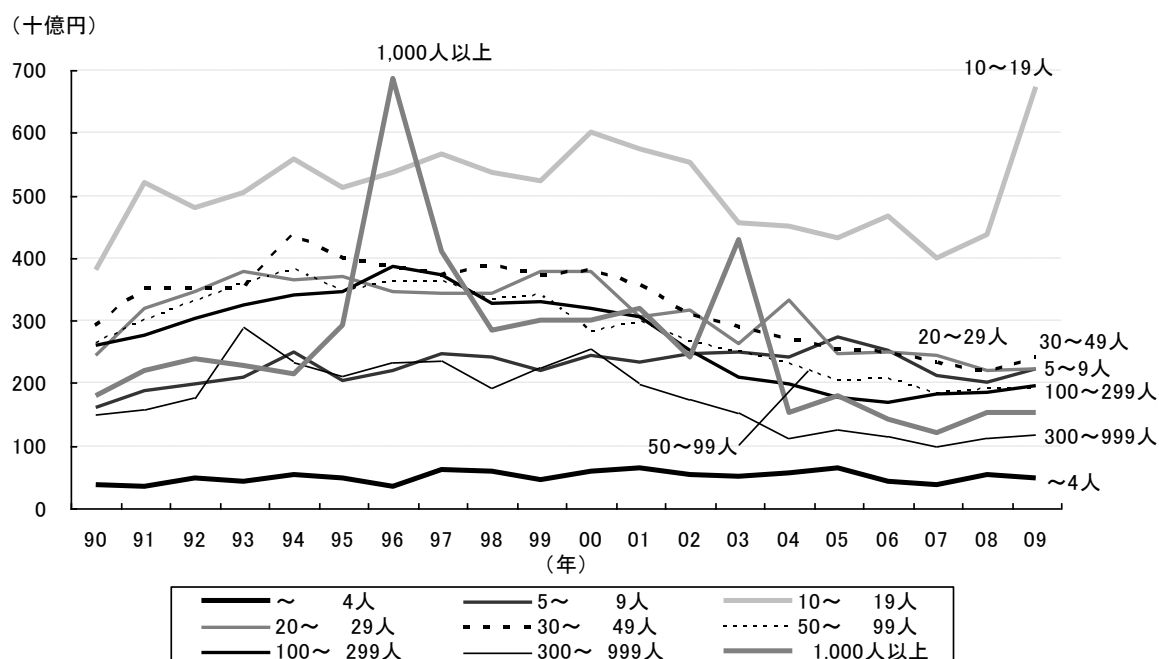


図 1-1-5 維持補修の元請完成工事高の推移（官公庁・土木）【従業員規模別】

出典：建設工事施工統計調査（国土交通省）

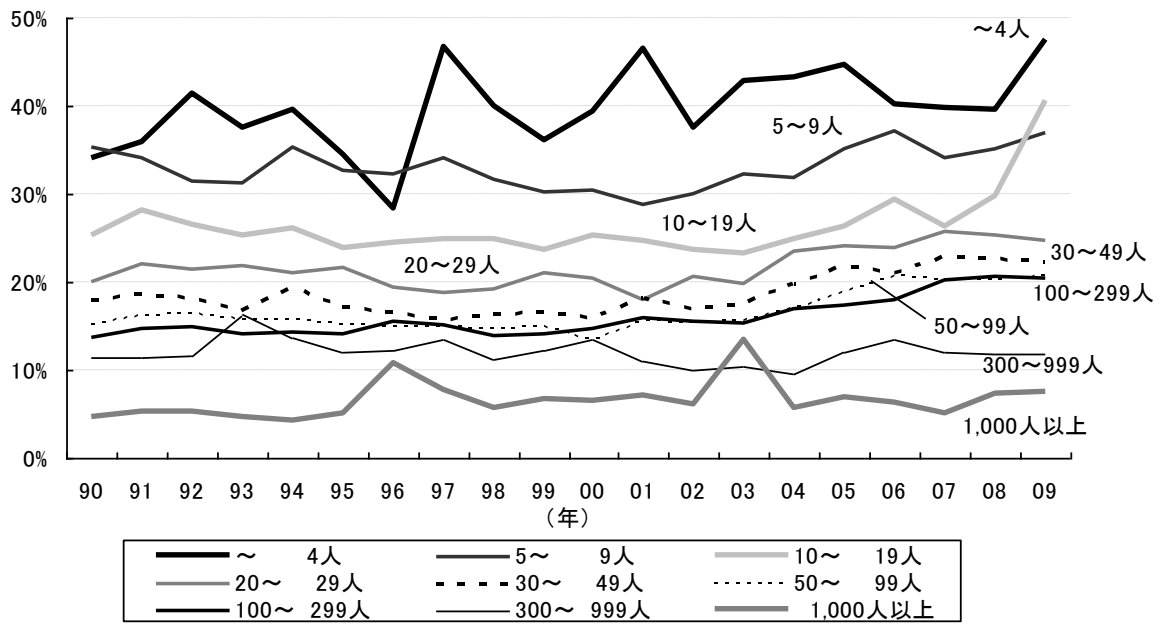


図 1-1-6 元請完成工事高のうち維持補修が占める割合の推移（官公庁・土木）【従業員規模別】

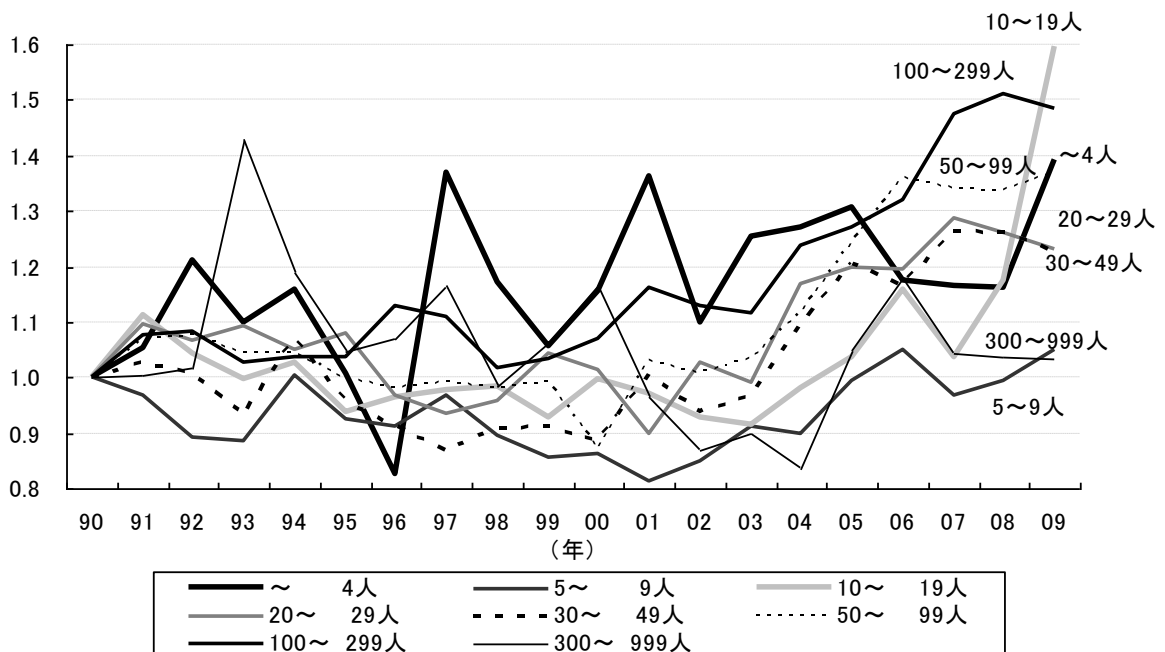


図 1-1-7 元請完成工事高のうち維持補修が占める割合の推移（官公庁・土木）【従業員規模別】
（1990年=1.0）

出典：建設工事施工統計調査（国土交通省）

1.1.2 建設産業の動向

(1) 建設業許可業者数

《 建設業許可業者数は、2011年3月末時点で、全国で約50万業者、中部圏で約9万業者。いずれも2005年以降は概ね、減少傾向にある 》

《 中部圏についてみると、都道府県別では、長野・富山・石川以外では全国と比較して減少幅が小さい(1998年=1.0) 》

都道府県別の建設業許可業者数の推移(図1-1-8)をみると、2011年時点では、中部圏で約9万業者、全国計で約50万業者となっている。許可業者数のピークは、全国と中部圏ともに2000年となっており、土木建設投資や元請完成工事高のピークである1995年や1996年と比較すると、タイミングとしてはやや遅くなっている。なお、2011年時点の全国の許可業者数は、2000年のピーク時(約60万業者)と比較すると、約83.0%となっており、概ね半減している市場規模と比較すると、その減少幅は低いといえる。

また、図1-1-9には、中部圏内の都道府県別の推移(1998年=1.0)を示した。これによれば、長野県、富山県、石川県の3県は全国平均よりも減少幅が大きくなっているが、その他の県では全国平均よりも減少幅が小さくなっている。

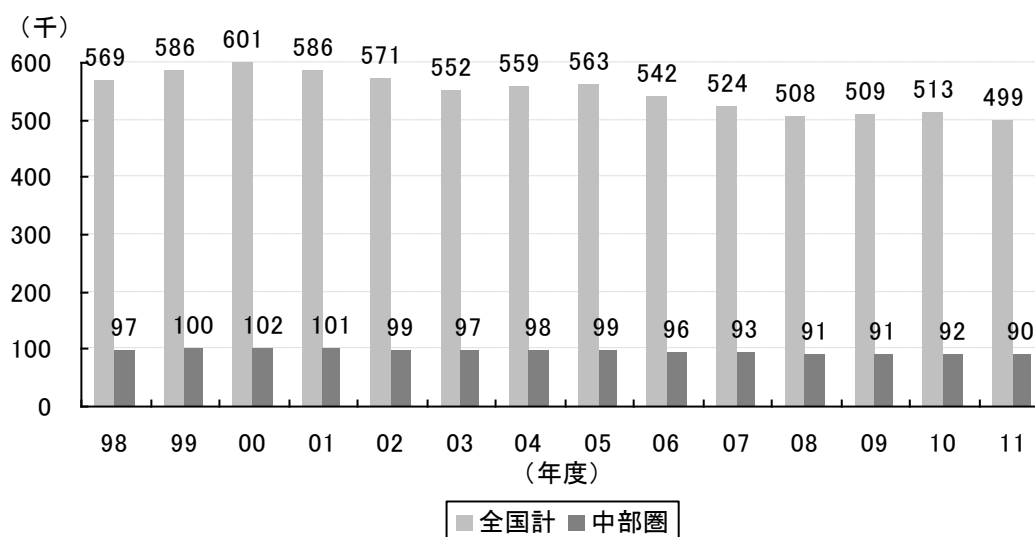


図1-1-8 都道府県別建設業許可業者数の推移

出典：国土交通省資料

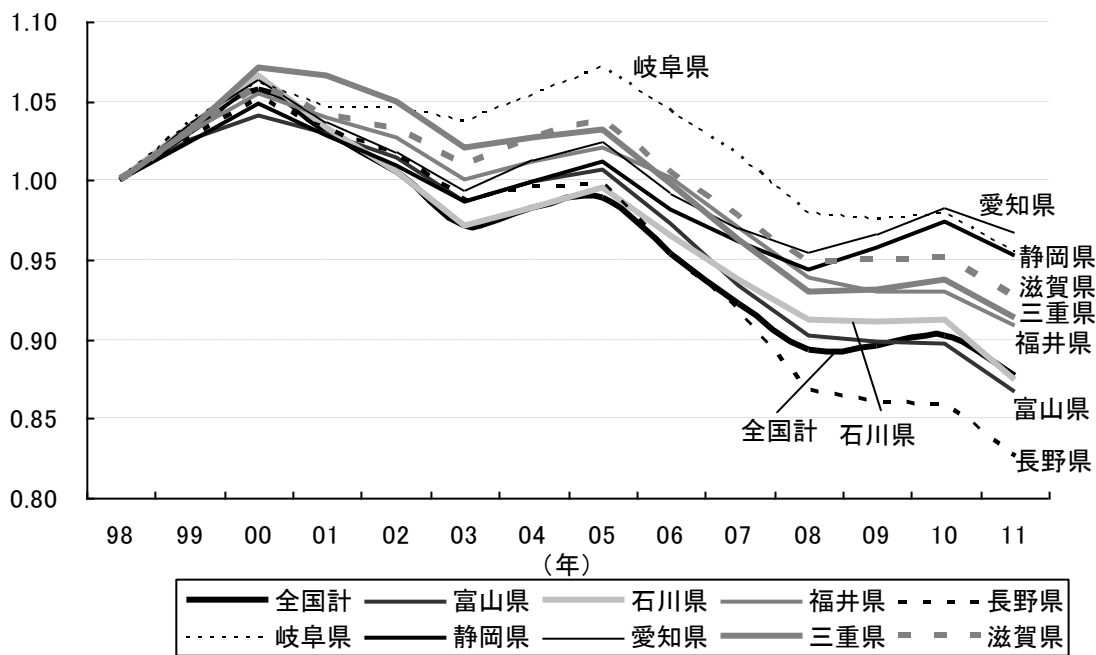


図 1-1-9 都道府県別建設業許可業者数の推移 (1998 年=1.0)

出典：国土交通省資料

(2) 建設業の事業所数・従業者数の推移

《 事業所・企業統計でみた場合、事業所数と従業者数は 1996 年をピークに減少に転じている 》
 《 許可業者数については、兼業建設業者の参入もあり 2005 年まで増加傾向も、専業者については、より早い段階から減少に転じていたと考えられる 》

事業所・企業統計（および経済センサス）でみた建設業の事業所数と従業者数を、図 1-1-10 および図 1-1-11 に示す。いずれも、1996 年をピークに減少している。データが 5 年おきであるため、厳密なことはいえないが、これらの推移をみると、実際のピークも 2000 年よりも早い段階であったと推察される。建設業許可業者数には、兼業の建設業者も多く含まれるが、事業所・企業統計では概ね専業者の事業所数となることから、専業者については建設業許可業者数よりも早い段階から減少していたと考えられる。

また、1996 年と 2006 年の比較では、事業所数で 84.8%、従業者数で 71.8%となっており、従業者数ベースでは、減少幅がやや大きいことから、1 事業所あたりの従業者数は減少していることがわかる。

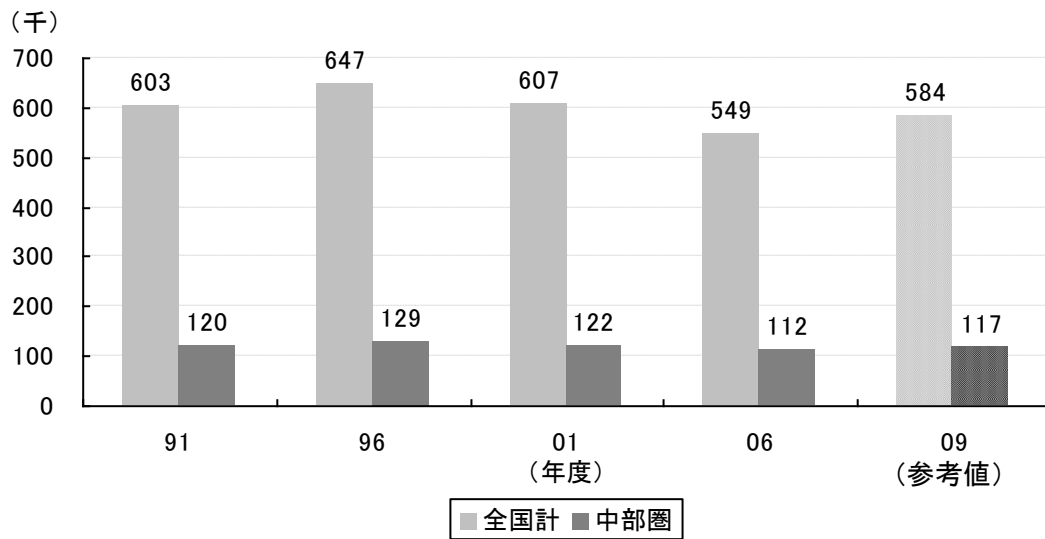


図 1-1-10 建設業の事業所数の推移

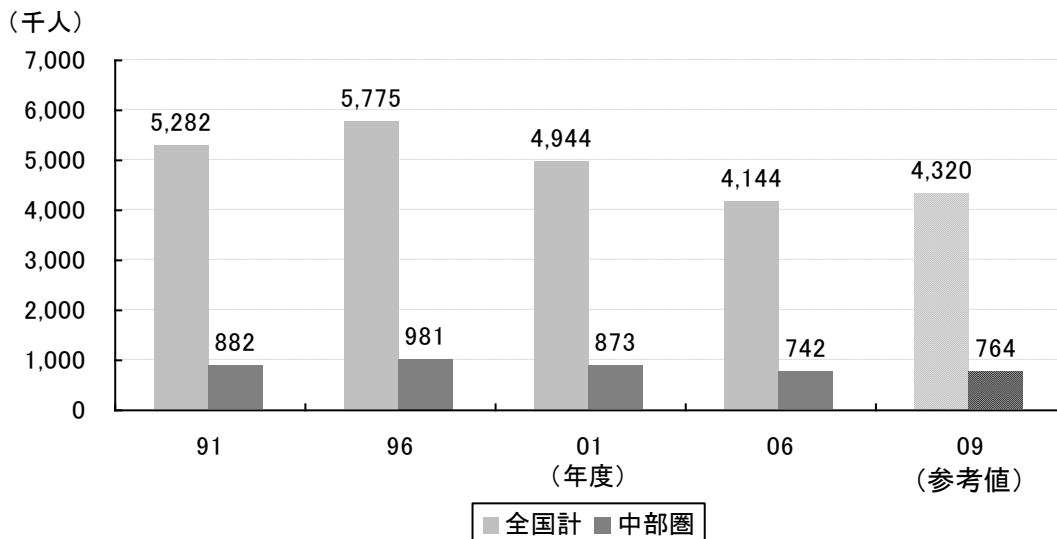


図 1-1-11 建設業の従業者数の推移

出典：1991年～2006年は、事業所・企業統計調査（総務省）

2009年は、平成21年経済センサス-基礎調査（総務省）³

³ 事業所・企業統計と経済センサスは、調査対象については同様であるが、調査手法が異なっているため、厳密には時系列で比較することはできない

(3) 建設企業の規模別構成

《 建設企業の規模別構成は、小規模企業の割合が若干高まるも、大きな構造変化はみられない 》

資本階級別の従業者数の構成（図 1-1-12、図 1-1-13）をみると、中部圏では 1991 年から 1996 年にかけて特定の大企業の倒産により大きく変化したものの、その後の 10 年間は全国と同様に大きな変化を確認することはできない。建設産業においては、かねてから企業再編の必要性が指摘されてきたものの、大きな構造変化には至っていないことがわかる。なお、1996 年から 2006 年の 10 年間では、むしろ 500 万円未満の小規模な企業の従業者割合が徐々に上昇している。

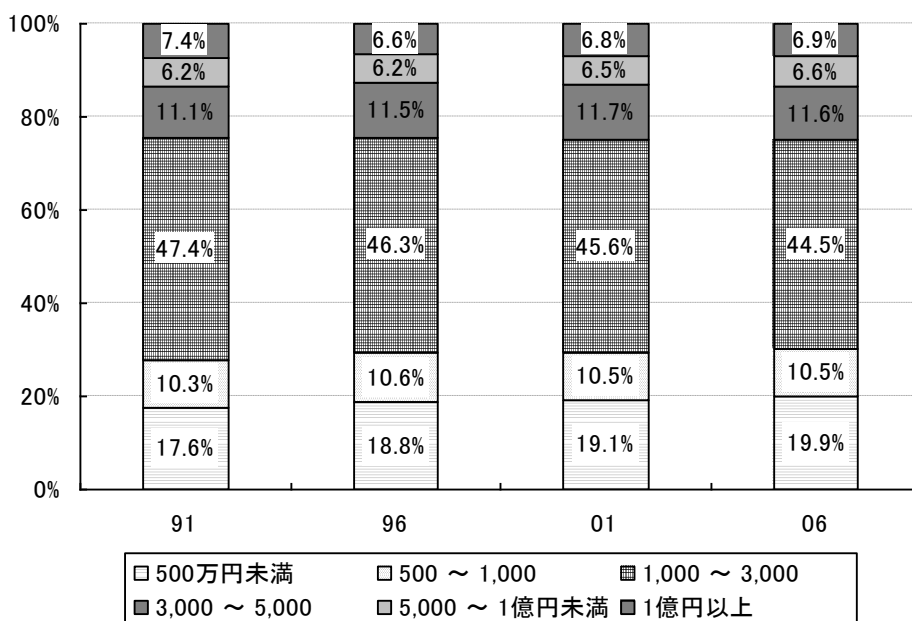


図 1-1-12 建設企業の資本階級別従業者数の構成比の推移【全国】

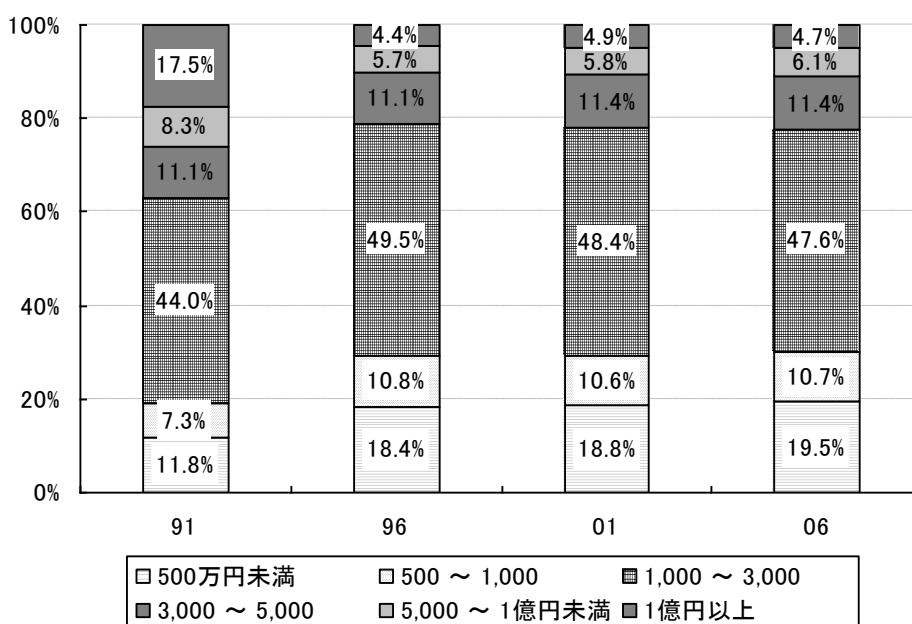


図 1-1-13 建設企業の資本階級別従業者数の構成比の推移【中部圏】

また、資本階級別の事業所数の構成（図 1-1-14、図 1-1-15）をみても、同様のことがいえる。全体の構成としては、大きな変化はないものの、全国、中部圏ともに概ね 1/3 程度を占める資本金 500 万円未満の事業所数の構成比は、若干ではあるが徐々に上昇している。

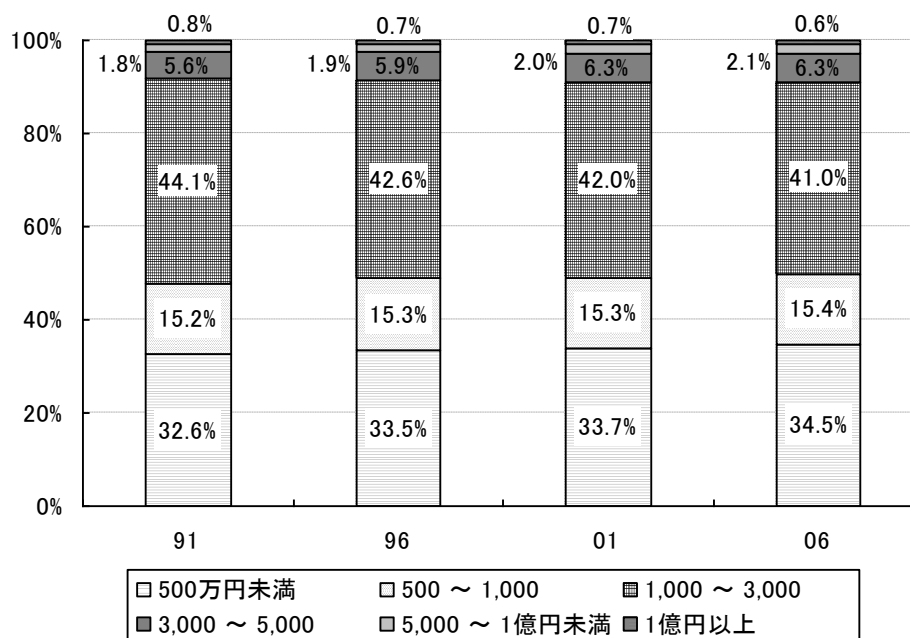


図 1-1-14 建設企業の資本階級別事業所数の構成比の推移【全国】

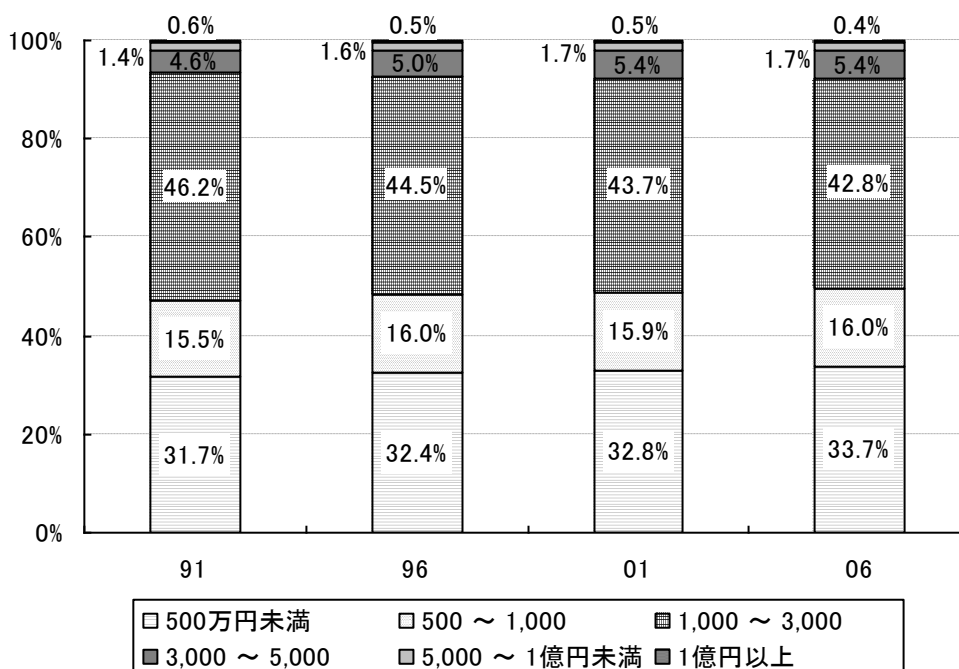


図 1-1-15 建設企業の資本階級別事業所数の構成比の推移【中部圏】

(4) 公共工事設計労務単価

《 公共工事設計労務単価は、いずれの職種においても大幅に低下。1996年と2011年との比較では、概ね2割～4割程度の低下 》

公共工事の積算根拠となる「公共工事設計労務単価」(図1-1-16、図1-1-17)をみると、職種によって差はあるが、1996年と2011年との比較で、概ね2割から4割程度の低下となっている。

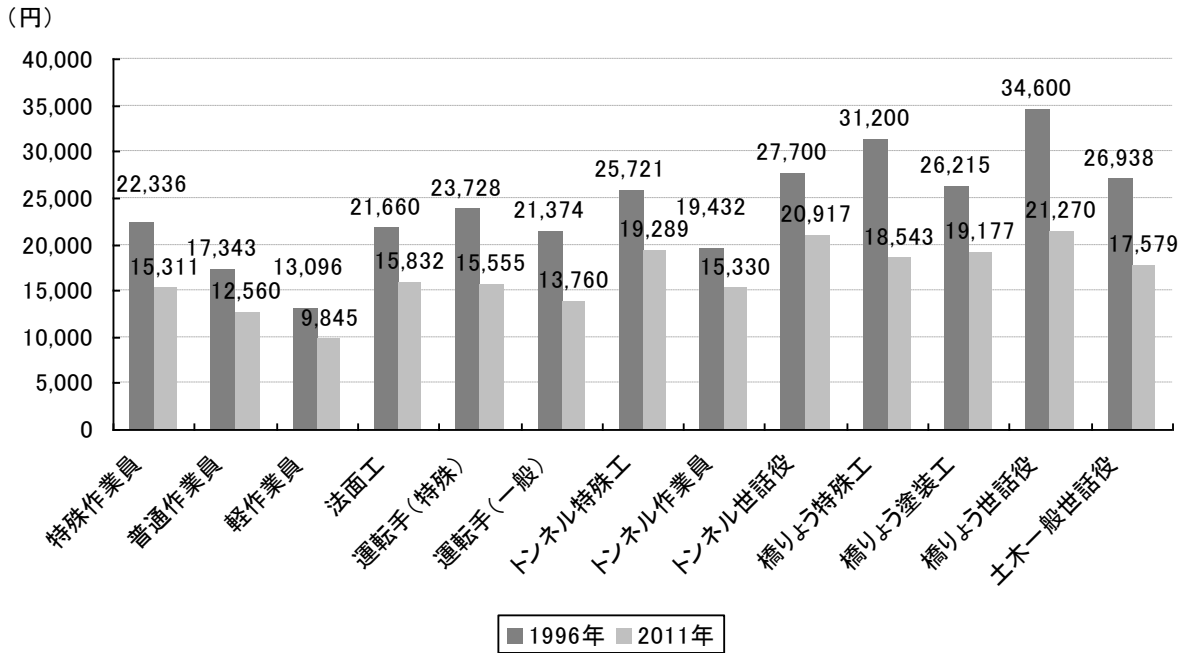


図1-1-16 都道府県別・職種別の公共工事設計労務単価【全国】

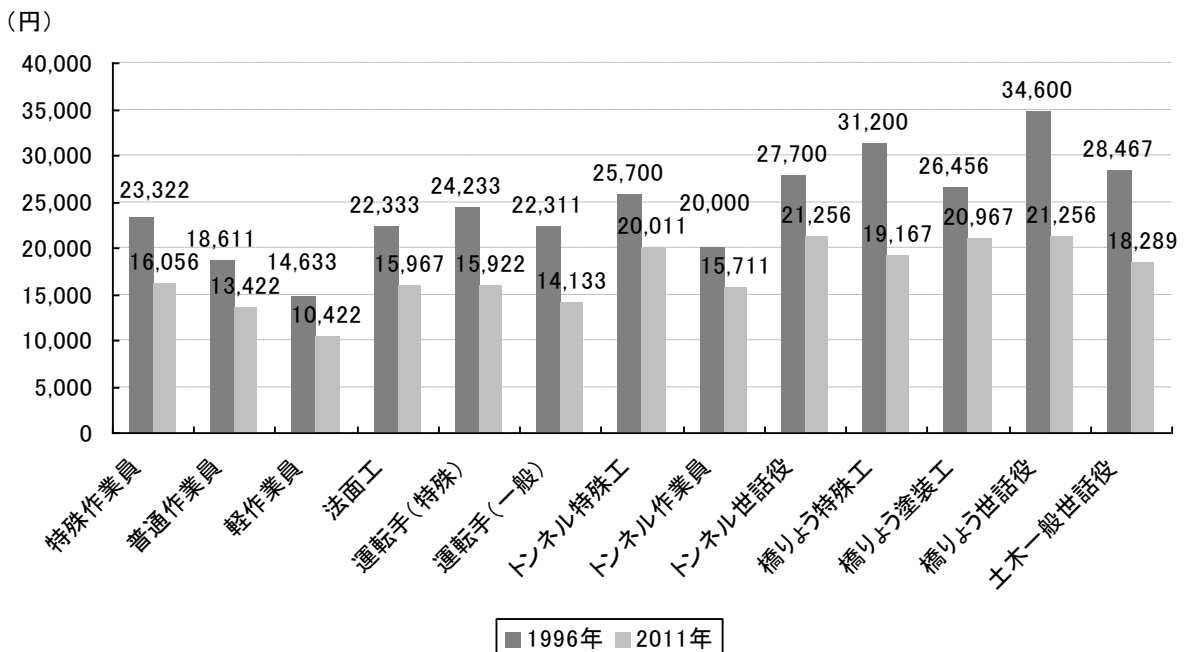


図1-1-17 都道府県別・職種別の公共工事設計労務単価【中部圏】

出典：国土交通省資料

(5) 賃金水準

《 建設業の賃金水準は、製造業と比較して大幅に低い水準とはいえない 》

《 企業規模ごとの比較では、賃金水準は製造業よりもむしろ建設業の方が高い 》

建設業と製造業の賃金水準（平均年収）の推移を比較したものが、**図 1-1-18** である。これを見ると、1980年代は製造業よりも低い水準で推移していたが、土木建設投資の増加とともにその差は縮まり、1993年には一時的に建設業の賃金水準が製造業よりも高くなっている。その後、建設投資の減少とともに、建設業の賃金水準は低下し、製造業との差も広がっていったが、リーマンショック後の2009年以降、その差は再び縮まっている。

また、**表 1-1-2** の「従業員規模別の平均年収（建築業と製造業の比較）」をみると、全国および都道府県別の平均年収で、製造業が建設業よりも高くなっているのは、「愛知県の10～99人」、「三重県の100～999人」および「滋賀県の100～999人」の3ケースのみである。ほとんどのケースで、建設業の平均年収は製造業のそれを上回っており、賃金水準はむしろ高いといえる。

全体の平均年収（**図 1-1-18**）において、建設業が製造業よりも低水準となっているのは、「小規模な企業の構成比が高い」ことが理由であり、同規模の企業同士を比較した場合の建設業の賃金水準は、製造業よりも高い水準にある⁴。



図 1-1-18 従業員規模別の平均年収の推移⁵【中部圏】

※平均年収は、「決まって支給する現金給与額」に12ヶ月を乗じ、「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの

出典：賃金構造基本統計調査

⁴ 対象は「常用労働者10人以上を雇用する事業所」の「男性従業員」のみである

⁵ ただし、「常用労働者が10人未満の事業所」についてはデータがないため、分析の対象から除かれている

表 1-1-2 従業員規模別の平均年収（建築業と製造業の比較）

単位：(千円)

		1,000人以上	100~999人	10~99人			1,000人以上	100~999人	10~99人
全 国	建設業	6,629.9	5,165.7	3,810.3	岐 阜	建設業	7,181.9	5,102.1	4,164.8
	製造業	6,129.2	4,493.3	3,575.5		製造業	5,510.2	4,318.3	3,614.5
富 山	建設業	5,127.0	4,647.0	3,803.6	静 岡	建設業	6,091.3	4,934.8	4,373.0
	製造業	4,732.0	4,383.8	3,461.3		製造業	5,541.0	4,572.8	3,545.1
石 川	建設業	5,673.7	4,237.4	3,529.9	愛 知	建設業	6,848.8	5,275.2	3,833.7
	製造業	5,544.0	4,159.9	3,369.6		製造業	6,573.1	4,979.3	3,863.5
福 井	建設業	6,258.4	4,351.8	3,713.1	三 重	建設業	6,606.9	4,809.1	4,358.1
	製造業	5,491.5	4,090.9	3,215.8		製造業	5,947.4	4,975.9	3,331.3
長 野	建設業	5,874.1	4,245.8	3,694.2	滋 賀	建設業	6,192.9	3,807.6	4,205.7
	製造業	5,772.7	4,229.4	3,519.0		製造業	4,405.9	4,247.6	4,104.0

※網掛けは、建設業よりも製造業の方が平均年収の高いケース

出典：賃金構造基本統計調査（2010年）

（6）財務指標

《 売上高規模1億円未満の企業において、収益性・健全性が著しく悪化 》

《 1人あたりの付加価値額は、売上高規模に関わらず、低下の傾向 》

収益性・健全性・生産性の観点から、図1-1-19～図1-1-21に、それぞれ企業（東日本⁶を対象）の売上高規模別に「売上高経常利益率」、「自己資本比率」、「1人あたり付加価値」を整理した。

売上高経常利益率（収益性）は、売上高10億円未満の企業では2001年から2009年にかけて徐々に低下する傾向にあり、さらに売上高5億円未満の企業においては、2009年時点でマイナスとなっており、とくに売上高1億円未満の企業の収益性の悪化は著しい。

自己資本比率（健全性）については、売上高1億円以上の企業では、徐々に数値の安定もしくは改善がみられるものの、売上高1億円未満の企業については悪化が著しく、表1-1-3をみても、既に債務超過となっている企業も多いことが見受けられる。

また、1人あたり付加価値（生産性）については、いずれの売上高規模の企業においても低下の傾向にあり、依然として建設産業全体が供給過剰の状態であることがわかる。

とくに、収益性・健全性の観点から売上高10億円未満の企業の悪化が著しく、今後これらの企業の倒産がより一層進むことが懸念される。

⁶ 東日本は、東北地方、関東地方、北陸地方、中部地方の1都22県であり、中部圏の中では滋賀県が外れる。建設業の財務指標は、東日本建設業保障㈱と西日本建設業保証㈱において各々整理されていることから、ここでは中部圏の大半が含まれる東日本を対象としたものである

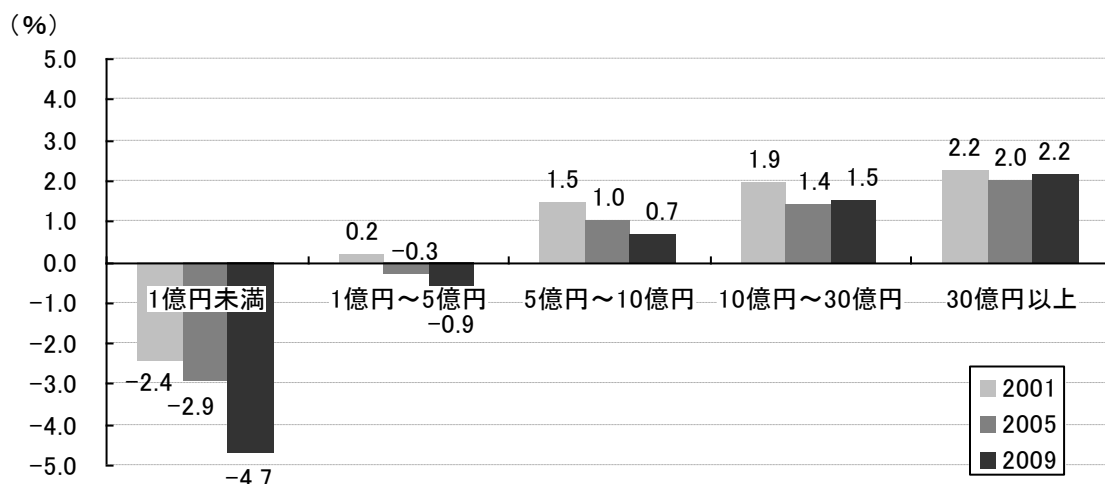


図 1-1-19 売上高規模別の売上高経常利益率⁷【東日本】(収益性)

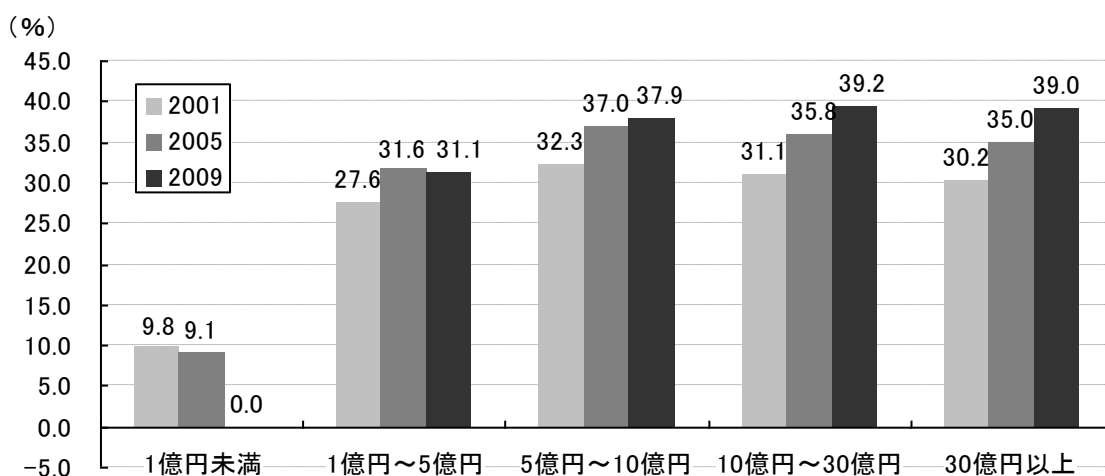


図 1-1-20 売上高規模別の自己資本比率⁸【東日本】(健全性)

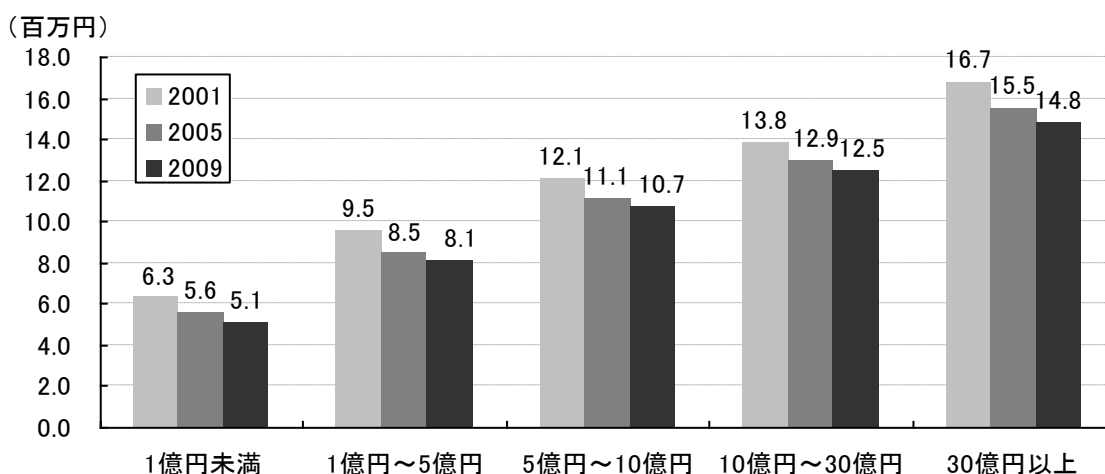


図 1-1-21 売上高規模別の1人あたり付加価値⁹【東日本】(生産性)

出典：東日本建設業保証株式会社資料

⁷ 「売上高経常利益率」は、財務力を含めた総合的な収益力を表す（経常利益÷売上高×100 (%)）

⁸ 「自己資本比率」は、総資本に占める自己資本の割合。調達源泉の健全性を表す（自己資本÷総資本×100 (%)）

⁹ 「1人あたり付加価値」は、「正社員」1人あたりの付加価値を表す（付加価値÷従業員数（技術＋事務））

表 1-1-3 県別・売上高規模別の各財務指標の推移

県	売上高規模	売上高経常利益率(%)			自己資本比率(%)			1人当たり付加価値(百万円)		
		2001	2005	2009	2001	2005	2009	2001	2005	2009
長野県	1億円未満	▲ 2.96	▲ 5.95	▲ 6.04	16.64	14.36	12.48	6.18	5.22	4.98
	1億円～5億円	0.57	▲ 1.82	▲ 2.06	35.70	40.80	39.69	9.26	7.46	7.18
	5億円～10億円	2.05	0.47	▲ 0.26	38.99	43.93	41.94	11.64	9.72	8.93
	10億円～30億円	2.66	0.53	0.53	37.37	44.22	48.49	13.33	11.03	10.54
	30億円以上	2.67	1.42	1.35	38.18	34.45	37.22	14.52	14.43	13.60
富山県	1億円未満	▲ 2.04	▲ 2.59	▲ 4.55	14.25	16.84	14.44	6.67	6.01	5.49
	1億円～5億円	0.71	▲ 0.31	▲ 0.10	34.09	39.14	41.85	9.74	8.57	8.11
	5億円～10億円	2.23	1.96	1.95	56.67	39.84	37.49	11.79	10.41	11.13
	10億円～30億円	2.15	1.68	2.02	33.43	40.80	49.16	13.92	12.39	12.09
	30億円以上	1.68	1.81	3.64	35.57	35.05	42.38	13.84	14.65	13.10
石川県	1億円未満	▲ 0.96	▲ 1.11	▲ 5.26	23.28	25.55	17.91	6.68	5.99	5.47
	1億円～5億円	0.86	0.34	▲ 0.96	31.45	36.00	37.47	9.85	8.67	8.18
	5億円～10億円	2.31	1.89	0.19	34.60	43.17	39.37	12.71	11.96	9.88
	10億円～30億円	2.58	1.59	0.69	32.71	37.67	48.79	14.54	12.56	11.90
	30億円以上	2.57	2.12	1.48	25.67	31.83	38.55	17.20	16.36	14.99
福井県	1億円未満	▲ 1.63	▲ 0.78	▲ 4.26	21.23	28.25	18.56	6.27	5.96	4.64
	1億円～5億円	0.57	0.85	▲ 0.56	29.77	33.48	35.94	8.98	8.87	7.94
	5億円～10億円	1.80	1.39	0.23	34.68	34.56	38.02	11.54	10.68	10.05
	10億円～30億円	1.83	1.95	1.76	30.81	37.14	47.36	12.97	12.37	11.35
	30億円以上	2.73	2.82	0.93	29.76	28.98	37.13	15.89	15.98	13.99
静岡県	1億円未満	▲ 3.95	▲ 4.10	▲ 5.76	▲ 4.75	▲ 6.51	▲ 15.79	5.94	5.45	5.21
	1億円～5億円	▲ 0.40	▲ 1.27	▲ 1.82	22.56	24.98	24.22	8.83	8.33	7.92
	5億円～10億円	1.52	0.84	1.37	33.74	38.70	40.50	11.44	10.58	10.56
	10億円～30億円	1.71	1.57	1.88	31.94	37.88	42.74	13.31	13.37	13.01
	30億円以上	2.43	2.27	2.37	32.80	38.93	44.65	18.27	16.78	15.64
愛知県	1億円未満	▲ 3.25	▲ 2.12	▲ 4.88	2.17	1.44	▲ 5.18	6.21	5.75	5.57
	1億円～5億円	0.13	0.18	▲ 1.11	27.48	30.66	28.64	9.10	8.65	8.39
	5億円～10億円	1.22	0.84	0.34	33.66	37.33	37.89	11.24	10.72	10.60
	10億円～30億円	1.60	1.09	1.64	34.92	39.60	41.44	13.07	12.53	12.99
	30億円以上	2.11	2.11	2.08	35.14	37.71	41.18	16.17	15.94	15.24
岐阜県	1億円未満	▲ 3.26	▲ 3.99	▲ 6.02	11.97	2.62	0.06	6.87	5.60	5.11
	1億円～5億円	▲ 0.03	0.05	▲ 1.12	26.76	31.83	33.23	10.57	9.60	8.56
	5億円～10億円	1.46	1.35	0.10	32.41	40.46	41.91	13.47	12.12	11.50
	10億円～30億円	2.35	1.85	1.40	33.47	39.61	41.50	15.43	13.62	12.12
	30億円以上	2.95	1.83	1.46	33.17	35.61	36.71	19.24	15.18	16.57
三重県	1億円未満	▲ 1.57	▲ 2.20	▲ 4.32	12.46	14.81	7.91	6.38	5.57	4.78
	1億円～5億円	1.04	0.68	▲ 1.27	32.90	36.06	34.98	9.63	8.37	7.81
	5億円～10億円	1.93	1.01	0.39	35.27	39.18	38.93	12.86	11.48	11.18
	10億円～30億円	2.46	2.10	1.59	38.12	42.56	45.15	13.54	13.22	12.55
	30億円以上	3.43	2.73	0.57	32.66	36.68	32.15	16.26	14.58	16.24
県	売上高規模	2001	2006	2009	2001	2006	2009	2001	2006	2009
滋賀県	1億円未満	1.32	▲ 2.11	▲ 3.03	40.71	48.32	46.75	5.92	3.34	3.37
	1億円～5億円	1.62	▲ 0.60	▲ 0.40	41.75	47.49	46.59	9.65	5.67	4.27
	5億円～10億円	2.57	2.15	1.78	37.81	41.48	42.08	14.73	8.83	5.15
	10億円～30億円	1.74	0.79	1.31	33.30	38.13	38.35	15.11	4.52	5.02
	30億円以上	2.20	2.43	3.19	42.57	42.58	55.50	17.86	8.88	14.55

※滋賀県の 2001 年度データのみ、売上高規模の区分が、「10 億円～30 億円」と「30 億円以上」ではなく「10 億円～50 億円」と「50 億円以上」となっている

出典：東日本建設業保証株式会社資料、西日本建設業保証株式会社資料

(7) 倒産件数

《 中部県内の建設業の倒産件数は、2008年・2009年と増加 》

建設企業の倒産件数は、2000年から2002年にかけてをピークに、その後は緩やかな減少傾向となっていたが、全国、中部圏ともにその数も下げ止まりがみられ、近年では徐々に増加の傾向もみられる。

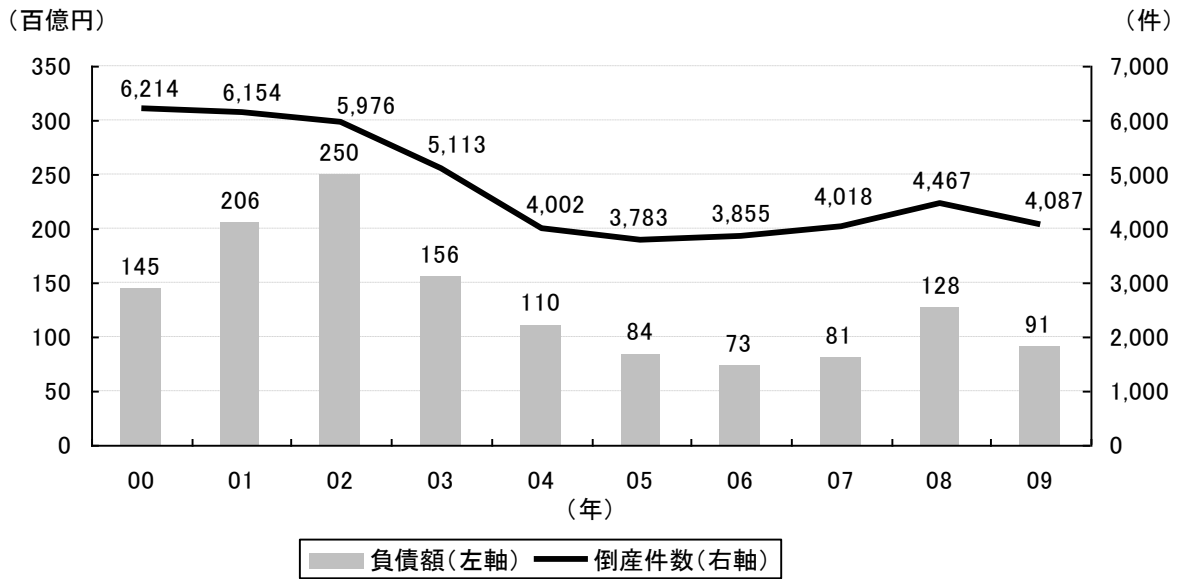


図 1-1-22 建設業の倒産件数とその負債額の推移【全国】

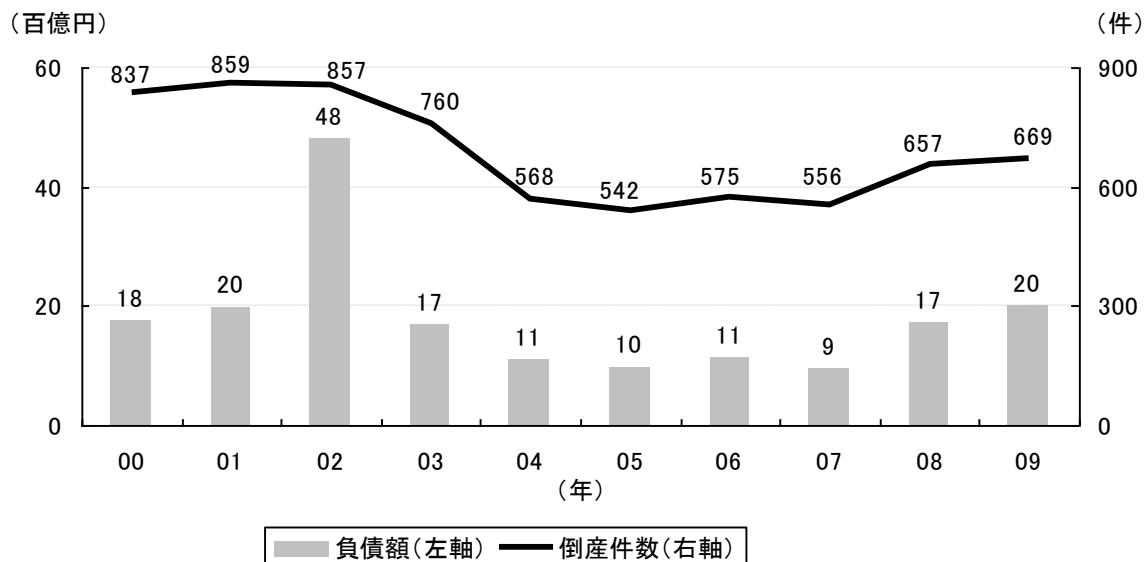


図 1-1-23 建設業の倒産件数とその負債額の推移【中部圏】

出典：(株)東京商工リサーチ資料

1.1.3 自治体の土木技師数および建設業の従業者数の動向

《 中山間地域においては、自治体の土木技師および建設企業の従業者数がともに減少傾向にあり、地域によっては、社会資本の維持管理の担い手不足の問題が顕在化している可能性もある 》

(1) 県の土木技師数

いずれの県においても、土木技師数は2005年以降、減少の一途を辿っている(図1-1-24)。建設業許可業者数の減少幅が最も大きかった長野県では、2005年～2011年の推移としては、他県と比較して土木技師の減少幅が小さくなっている(図1-1-25)。

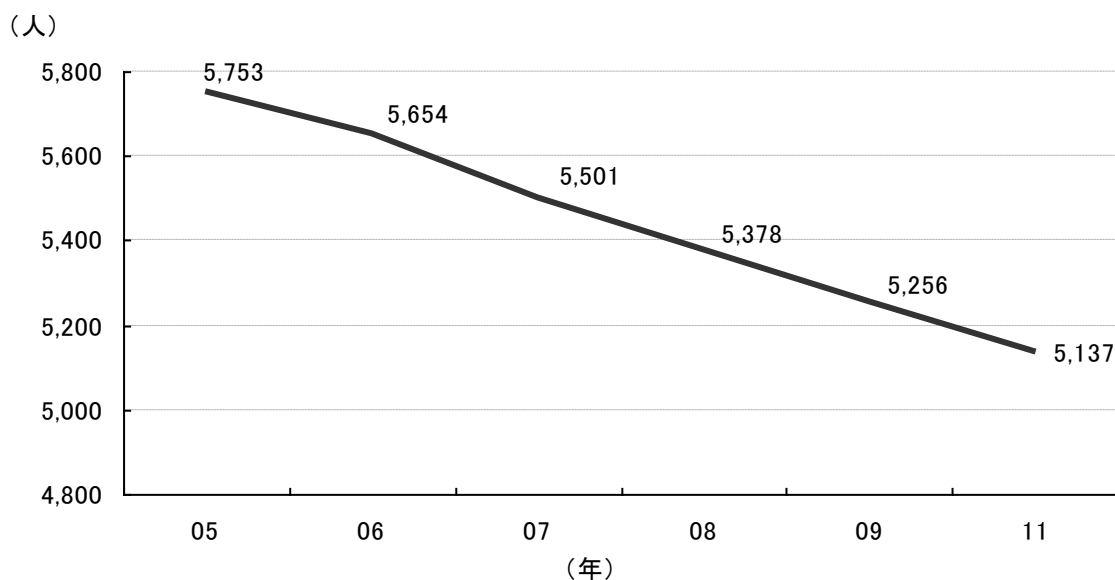


図1-1-24 県の土木技師数の推移

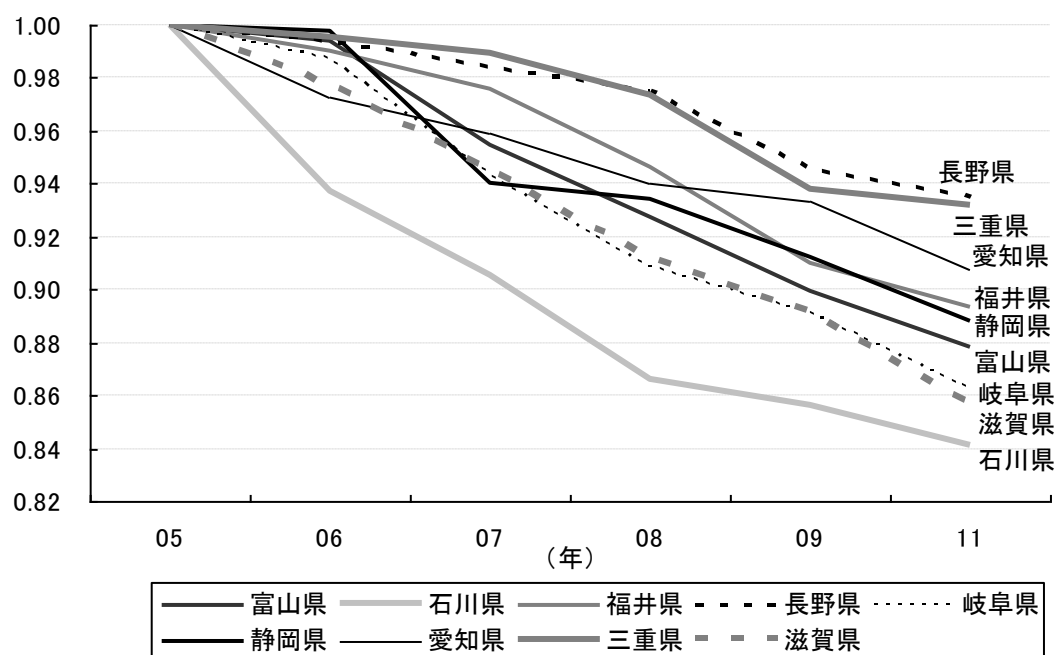


図1-1-25 県の土木技師数の推移(2005年=1.0)

出典：地方公共団体定員管理調査(総務省)

(2) 市町村の土木技師数

市町村の土木技師数は、2005年と2011年との比較では、市部では微増となっているのに対し、町村部では15.8%の減少となっている（図1-1-26）。また、岐阜、長野、三重県の山間部や半島部などにおいては、土木技師が1人もいない自治体が目立つ（図1-1-27、図1-1-28）。なお、町村部で土木技師が1人もいない自治体は、72.7%（112/154）に及ぶ。

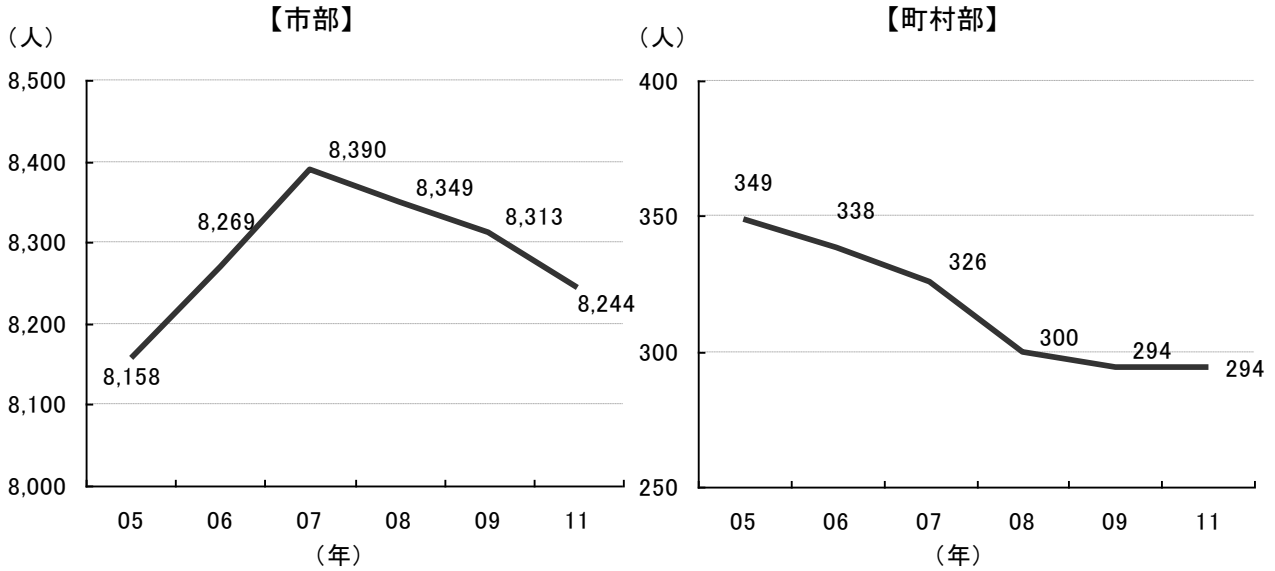


図1-1-26 市町村の土木技師数の推移

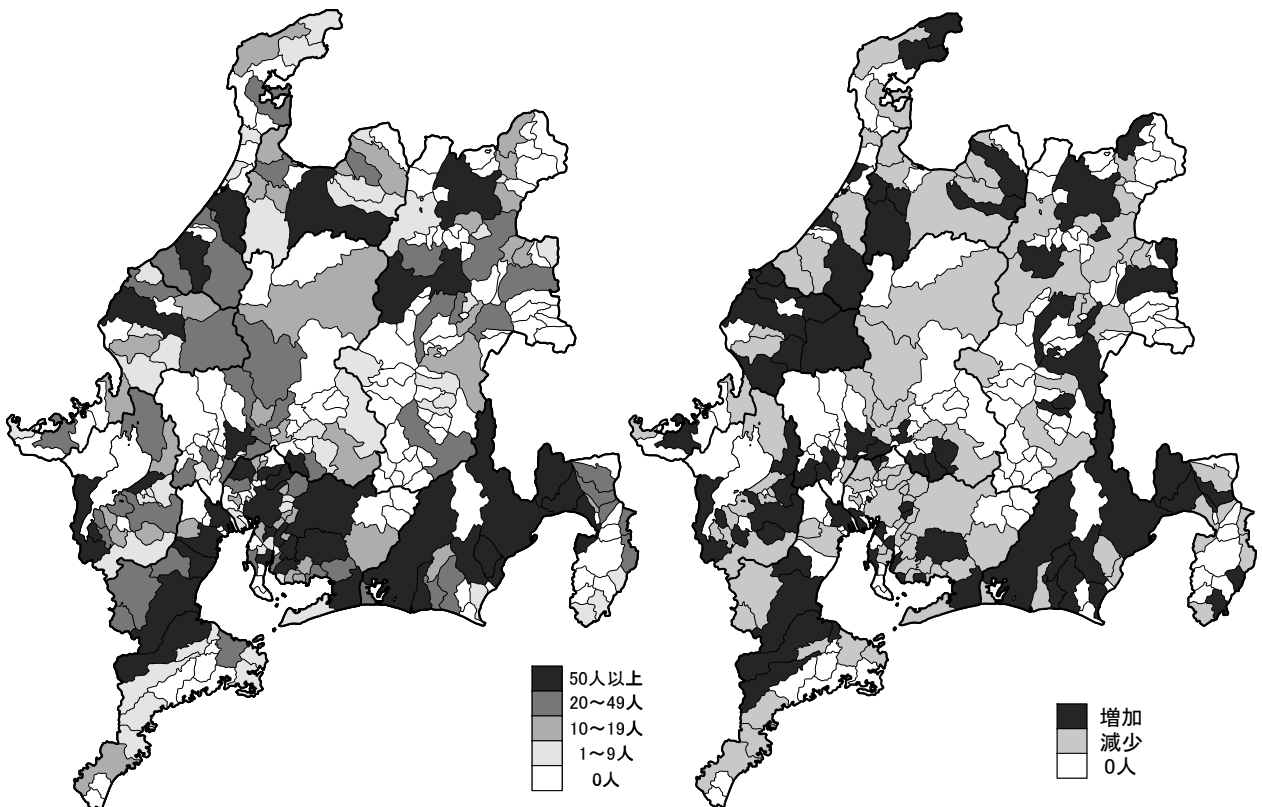


図1-1-27 土木技師数（2011年）

図1-1-28 土木技師数の変化（2005-2011年）

出典：地方公共団体定員管理調査（総務省）

(3) 建設企業の従業者数

建設業の従業者数は、1991年と2006年との比較では、市部および町村部の両方で減少しており、市部では15.6%、町村部では17.4%の減少となっている（図1-1-29）。また、土木技師と同様に山間部や半島部などにおいては、減少幅が大きくなっている（図1-1-30、図1-1-31）。

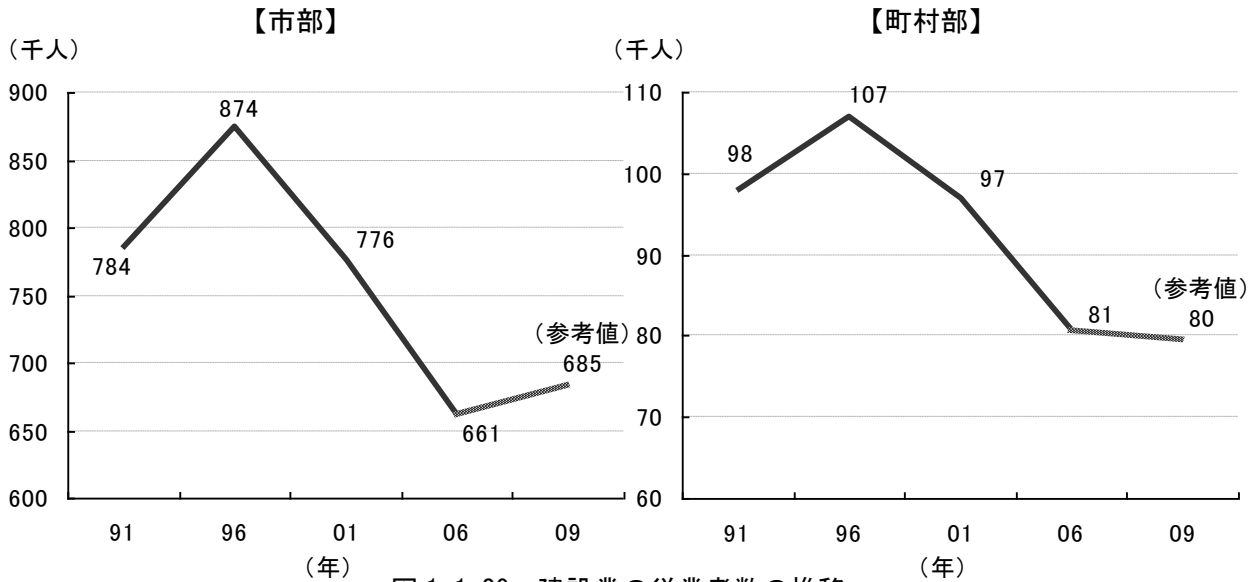


図1-1-29 建設業の従業者数の推移

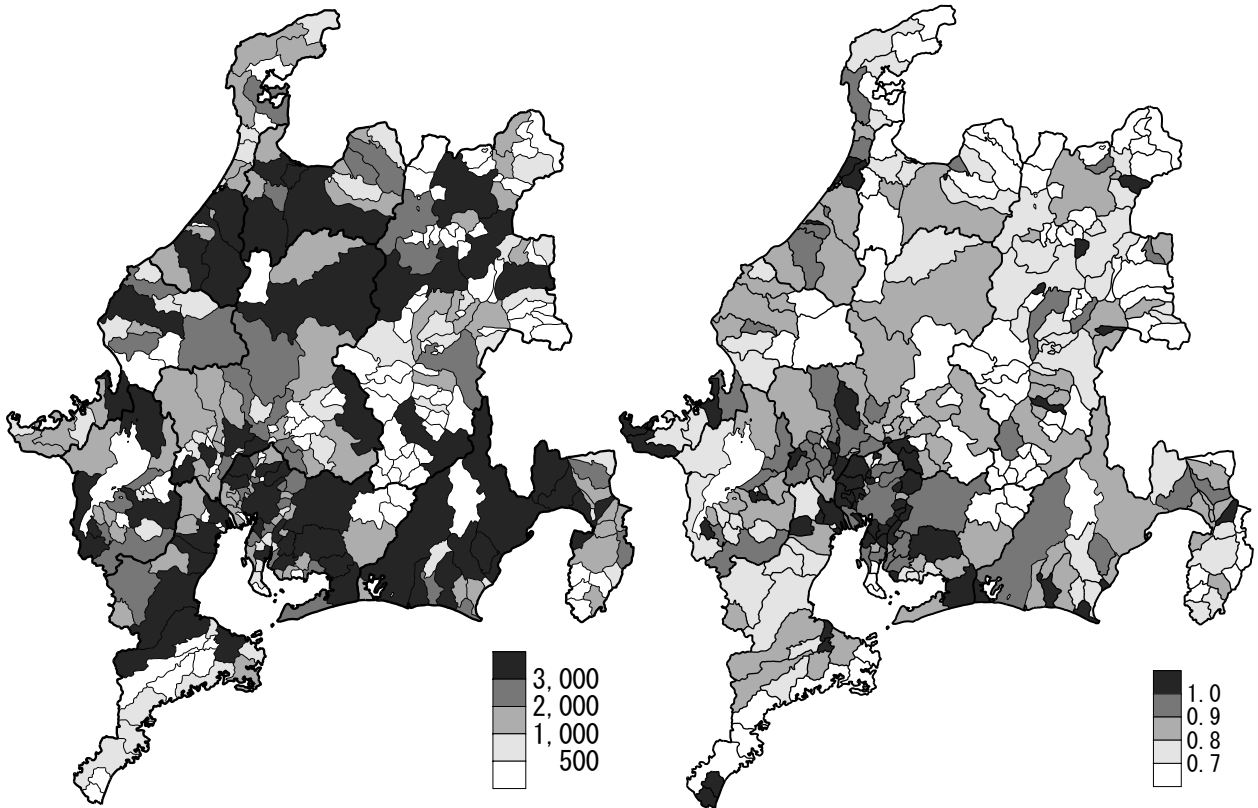


図1-1-30 建設業従業者数 (2009年)

図1-1-31 建設業従業者数の変化 (1991-2009年)

出典：1991年～2006年は、事業所・企業統計調査（総務省）

2009年は、平成21年経済センサス-基礎調査（総務省）

1.2 官公需法

1.2.1 官公需法の概要

(1) 官公需法とは

昨年度調査の中では、包括発注・複数年契約の導入を躊躇する理由として、発注者サイドからは「地域内の建設企業の受注機会の減少」が挙げられたところである。自治体においては、地域内の社会資本の維持管理（除雪業務含む）や災害対応の担い手を確保することなどを目的に、工事を一定程度分離・分割し、発注しているのが現状である。

こうした方針は、各自治体の判断によるものであるが、その背景としては、「中小企業の受注機会の増大」を目的とした「官公需についての中小企業の受注の確保に関する法律（官公需法）」にもとづく方針がある。

官公需法の目的は、第1条において「…国等が物件の買入れ等の契約を締結する場合における中小企業者の受注の機会を確保するための措置を講ずることにより、中小企業者が供給する物件等に対する需要の増進を図り、もって中小企業の発展に資する」とされている。

また、第4条の「契約の方針の作成等」では、「中小企業者の受注の機会の増大を図るための方針」を毎年度作成し、閣議決定するものとされており、さらに第7条の「地方公共団体の施策」では、「地方公共団体は、国の施策に準じて、中小企業者の受注の機会を確保するために必要な施策を講ずるように努めなければならない」とされている。

すなわち、官公需法においては、「中小企業の受注機会の確保のため」、「年度ごとに、その取り組み方針を作成・閣議決定」し、地方自治体に対しても「国の施策に準ずるような努力」が求められているといえる。

なお、第3条では、中小企業の受注機会の増大のために、「組合を国等の契約の相手方として活用するように配慮しなければならない」とされており、この官公需法に基づく「官公需適格組合¹⁰」は、しばしば自治体における公共工事の共同受注方式の受け皿として活用される。

(2) 国等の契約の方針

国等の契約の方針は、上述の通り、官公需法の第4条にもとづき毎年度作成、閣議決定されるものであるが、2011年度については以下のような5つの方針が定められている。

1. 東日本大震災の被災地域等の中小企業者に対する配慮
2. 官公需情報の提供の徹底
3. 中小企業者が受注し易い発注とする工夫
4. 中小企業者の特性を踏まえた配慮
5. ダンピング防止対策等の推進

¹⁰ 責任を持って契約を履行できる体制が十分に整備されている組合であることを中小企業庁が証明するものである。発注者によっては、当該証明を受けている組合を対象とした各種の特例措置が設けられている場合がある

なお、この中の「3. 中小企業者が受注し易い発注とする工夫」の中には、「(1) 分離・分割発注の推進」として、以下のような方針が示されている。

(1) 分離・分割発注の推進

- ① 国等は、物件等の発注に当たっては、価格面、数量面、工程面等からみて分離・分割して発注することが経済合理性・公正性等に反しないかどうかを十分検討したうえで、可能な限り分離・分割して発注を行うよう努めるものとする。
- ② 国等は、分離・分割発注に際し、中小企業庁が取りまとめる効率的な分離・分割発注に係る事例を参考として活用するとともに、分野に応じて、部内の人材育成又は外部人材の活用等により、発注能力の向上等体制整備に努めるものとする。
- ③ 公共工事においては、公共事業の効率的執行を通じたコスト縮減を図る観点から適切な発注ロットの設定が要請されているところであり、国等は、かかる要請を前提として分離・分割して発注を行うよう努めるものとする。

(「平成 23 年度中小企業者に関する国等の契約の方針」より抜粋)

③では公共工事の発注ロットに係る方針が示されているが、ここでは「コスト縮減を図る観点から適切な発注ロットの設定が要請されている」ことを念頭におきながら、「中小企業に対する官公需の確保のため、分離・分割発注を行うよう務める」旨が示されている。

1.2.2 中小企業向け官公需の目標と実績

また、「国等の契約方針」の中では、合わせて「中小企業向け契約の目標」が定められており、国等の官公需総額の内、中小企業向けの官公需額が占める比率とその額が目標値として明記されている。

図 1-2-1 は、その比率の目標値と実績値の推移である。まず、その目標値と実績値が徐々に上昇しており、1966 年度当初は 25%程度であったものが、2010 年度には 50%を超えていることがわかる。また、目標値と実績値は、いくぶん乖離があるとはいえ、概ね連動しており、「国等の契約方針」が、中小企業への発注に強い影響を与えていることがわかる。

また、図 1-2-2 は地方公共団体における実績値である。地方公共団体については、1990 年以降は上昇傾向にあり、2008 年度時点では 75.2%となっている。この比率は国等の発注の比率よりも高い。

このように、官公需法の第 7 条により、地方公共団体に対しても、「分離・分割発注を推進する、国と同様の施策に準ずるような努力」が要請されていることから、自治体の「包括発注・複数年契約」に対する慎重な姿勢は、このような法律やそれにもとづく国の方針なども、1 つの背景となっていると考えられる。

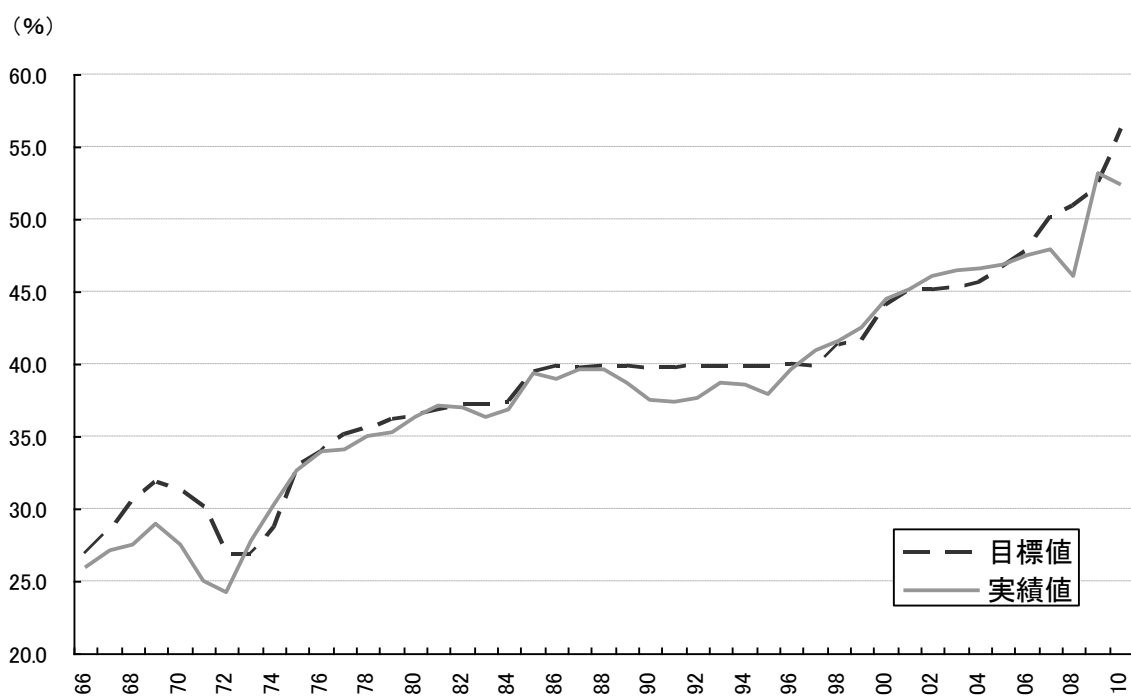


図 1-2-1 国等の中小企業向け官公需の年度別目標と実績の推移（官公需総額全体に占める比率）



図 1-2-2 地方公共団体の中小企業向け官公需の実績の推移（官公需総額全体に占める比率）

1.3 国における地域維持型契約方式の検討

1.3.1 地域維持型契約方式の検討の流れ

2011年6月23日に公表された「建設産業の再生と発展のための方策 2011」（建設産業戦略会議報告書）は、今後の建設産業の再生方策を模索することを目的に作成された提言書であるが、この中で掲げられた「実施すべき対策」の中に、「地域維持型契約方式」という新しい入札契約方式の案が示された。

同提言によれば、「地域維持型契約方式」は、地域において災害対応、除雪、インフラの維持管理等の担い手の確保は不可欠であり、地域の建設企業の経営リスクを抑え、経営の安定化と人員・機械の確保・効率的運用を可能とするための新しい契約方式として提案されたものである。

この方式は、担い手の確保が困難になる恐れがある場合、必要に応じて地域維持事業を包括的に発注する（複数年契約を含む）とともに、当該業務を地域建設企業により経常的に結成される「地域維持型JV」が受注・実施することにより、地域内の担い手の確保を図ろうというものである。

地域維持型契約方式については、その後、中央建設審議会で審議された後、2011年8月9日に閣議決定をされた「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」中で、「(1) 公正な競争を促進するための入札及び契約の方法の改善に関する事」の1つとして「地域維持型契約方式」が示されている。そして、この閣議決定を受けた後、2011年8月25日には「公共工事の入札及び契約の適正化の推進について（総務省、国土交通省）」が、地方自治体に対しても通知され、「緊急に措置に努めるべき事項」として「地域維持型契約方式」の必要性が地方自治体（県および政令指定市）へ示されることとなった。

また、同時期には、「地域維持事業の実施に要する経費における適切な費用計上について（国土交通省）」が全国の建設業協会宛に事務連絡として示されている（2011年10月25日）。なお、これは主として除雪業務の費用計上の適正化について要請をされたものである。

その後、2011年11月11日には従来の「共同企業体の在り方について」の中に、特定建設工事協同企業体¹¹、経常建設共同企業体¹²に続き、地域維持型建設企業体が増えられるとともに、2011年12月9日には「地域維持型建設共同企業体の取り扱いについて（国土交通省）」により、県・市町村に対しても「地域維持型建設共同企業体」の具体的な内容が示されるに至った。

ここまでの経緯をみると、担い手の保護、費用計上の適正化など、どちらかという地域維持型契約方式の導入が「地域の建設企業の保護のため」というようなイメージを受けることもあるが、もとの「建設産業の再生と発展のための方策 2011」は、今後の建設産業の再生方策を模索す

¹¹ 大規模かつ技術的難度の高い工事の施工に際して、技術力等を結集することにより工事の安定的施工を確保する場合等工事の規模、性格等に照らし、共同企業体による施工が必要と認められた場合に工事毎に結成する共同企業体

¹² 中小・中堅建設企業が、継続的な協業関係を確保することによりその経営力・施工力を強化する目的で結成する共同企業体

ることを目的に作成された提言書であり、その中では「過剰供給構造の是正と不良不適格業者の排除」として『「地域維持型JV」（仮称）は、地域維持事業の協同実施を目的として、地域の建設企業により経常的に結成されるものであるもので、これが再編等につながっていくことが期待される』とされており、その目的が地域の建設企業の保護に留まらず、供給過剰状態にある建設企業の再編の礎となることを企図していることがわかる。

1.3.2 地域維持型契約方式の概要

「地域維持型建設共同企業体の取り扱いについて」（国土交通省通知）に基づけば、地域維持型建設共同企業体（地域維持型契約方式）の概要は以下の通りである。

対象工事に新設・改良等の工事は含まれないこととされ、基本的にはインフラの維持管理について適用されることとなる。なお、構成員の数は10社とやや多い数が示される結果となっている。構成員の資格要件は「地域に精通していること」、「迅速に確実に現場に到達できることと」されることから、参加するためには営業所の場所などが要件として設定される見込みが強いと思われる。

なお、施工体制としては、従来と同様に甲型¹³、乙型¹⁴の2つが示されており、それぞれ専任制の考え方に多少の違いがあるものの、「契約工期中であっても、例えば工事が明らかに行われていない期間は工事現場への専任は、甲型、乙型共に要しない」とされることから、専任制については比較的緩く設定されているものと思われる。

■地域維持型建設共同企業体の主な考え方

【対象工事など】

社会資本の維持管理のために必要な工事のうち、災害応急対応、除雪、修繕、パトロールなど地域事情に精通した建設企業が当該地域において持続的に実施する必要がある工事とし、維持管理に該当しない新設・改築等の工事を含まない

【構成員の数】

発注工事の規模や性質にもよるが、構成員数の上限は、当面、10社程度

【組み合わせ】

発注工事に対応する工事種別に係る建設業許可を有した企業の組合せとするものとし、土木工事業又は建築工事業の有資格企業を必ず少なくとも1社含む組合せ（いずれか該当するもの。いずれの許可でも受注できない業務についてはこの限りではない）

¹³一つの工事について、あらかじめ定めた出資比率に応じて、資金、人員、機械等を拠出して、各構成員が共同施工する方式であり、利益も出資比率に応じて分配される。「共同施工方式」といわれる

¹⁴一つの工事について、複数の工区に分割し、各構成員がそれぞれ分担する工区で責任をもって施工する方式で、利益は分配されるのではなく、各工区ごとに清算される。「分担施工方式」といわれる

【構成員の資格要件】

地域の地形・地質等に精通しているとともに、迅速かつ確実に現場に到達できること（例えば、本店の所在地、防災協定の締結の有無、地元発注工事の受注実績などから適切に判断）

【監理技術者等の制度運用】

ただし、以下については、契約工期中であっても、例えば工事が明らかに行われていない期間は工事現場への専任は、甲型、乙型共に要しない

[甲型の場合]

対象工事		専任制など	監理技術者等
下請契約： 3,000万円未満	請負金額：2,500万円以下	非専任	すべての構成員が現場ごとに主任技術者を配置
	請負金額：2,500万円以上	専任	
下請契約： 3,000万円以上	請負金額：2,500万円以下	非専任	構成員1社以上が監理技術者を設置（その他の構成員は主任技術者）
	請負金額：2,500万円以上	監理技術者は専任	

※ただし、請負金額が2,500万円以上であっても、土木工事業又は建築工事業の許可を有した上位等級の構成員が監理技術者等を専任させる場合は、その他の構成員が設置する監理技術者等は専任を求めない

[乙型の場合]

対象工事		専任制など	監理技術者等
下請契約： 3,000万円未満 (分担工事分)	請負金額：2,500万円以下（分担工事分）	非専任	主任技術者を配置
	請負金額：2,500万円以上（分担工事分）	専任	
下請契約： 3,000万円以上 (分担工事分)	請負金額：2,500万円以下（分担工事分）	非専任	監理技術者を設置
	請負金額：2,500万円以上（分担工事分）	専任	

1.4 舗装の維持管理工事に係るデータ分析

1.4.1 発注ロットの拡大に伴う諸経費率の変化

地域維持型契約方式が導入された場合、包括発注により、一般に発注ロットが拡大することから、単位あたりの価格が低下し、コスト削減の効果も得られるものと考えられる。これは発注ロットを拡大することで、諸経費率が低下することによるものであるが、昨年度調査の中では地域の建設企業の受注機会の減少などを背景、「発注ロットの拡大によるコスト削減」は、とくに受注者ではなく発注者において敬遠された施策であった。

ここでは、包括発注した場合の諸経費率の減少が具体的にどの程度であるかを概観するため、具体的なパーセンテージを示す。諸経費は、「共通仮設費」、「現場管理費」、「一般管理費」の3つにより構成されているが、それぞれ発注ロットを500万円から1億2,000万円まで変化させた場合の変化を図1-4-1～図1-4-3に示す（県レベルの自治体の数値を用いている）。

共通仮設費は、500万円で約17.1%、1,000万円で15.4%となり、500万円の増加で1.7%低下している。さらに、5,000万円程度では約11%程度まで低下することとなる。また、現場管理比率についても、500万円ので約34.8%、1,000万円で約32.8%、5,000万円で約25.2%と大幅に低下している。また、一般管理費についても同様に500万円で約14.4%、1,000万円で13.6%、5,000万円で11.8%となっている。

これらの諸経費率は発注の積算時に計算されるものであり、実際の落札価格にどの程度の影響を及ぼすかは不明であるが、発注ロットの拡大により、少なくとも予定価格については大幅に低下することになる。

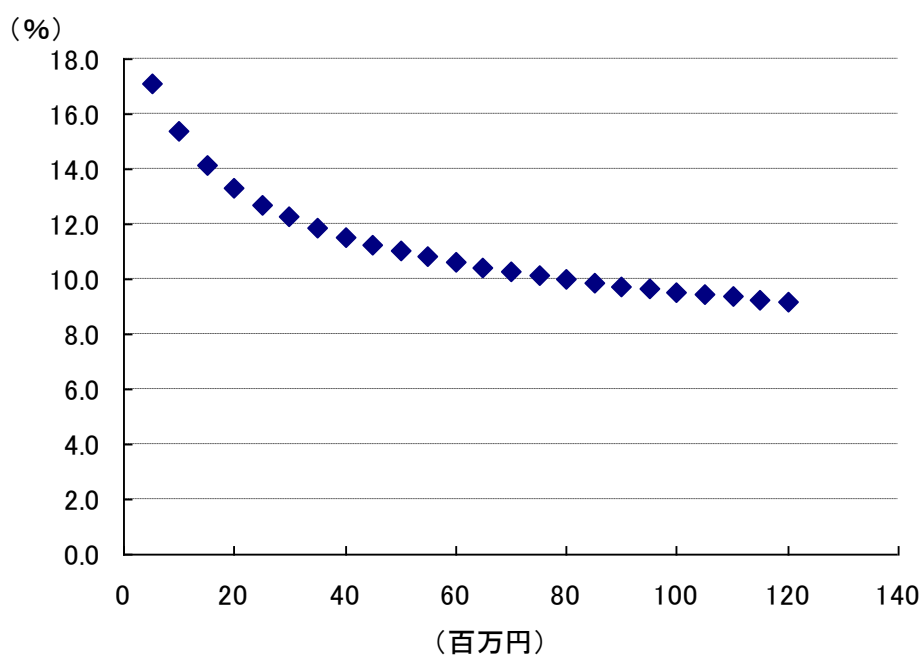


図1-4-1 共通仮設費率の変化（舗装工事）

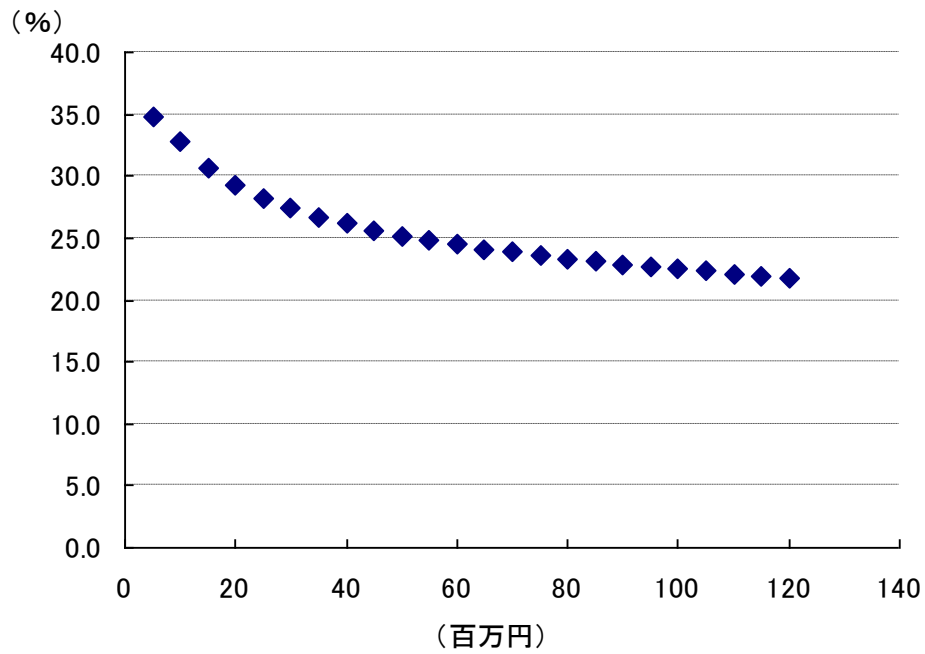


図 1-4-2 現場管理費率の変化（舗装工事）

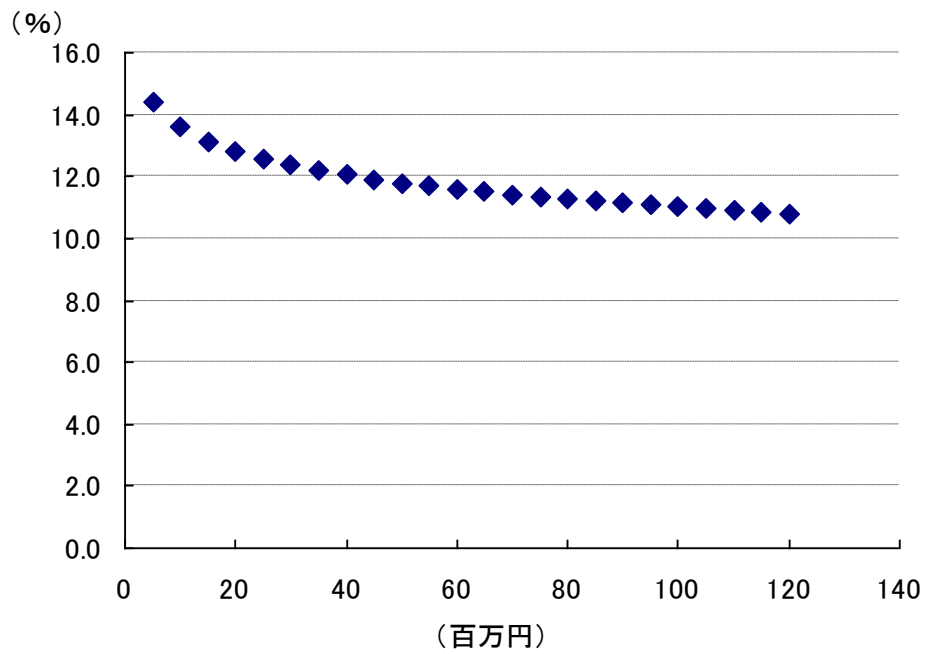


図 1-4-3 一般管理費率の変化（舗装工事）

1.4.2 舗装の維持修繕工事に係る入札結果データの分析

ここでは、実際の入札においても発注ロットの拡大が落札価格の低下につながっているかを検証するため、中部9県の舗装の維持補修工事に係る入札結果データ分析を実施した。なお、対象時期は2010年度、工種は舗装工事を対象とした。なお、橋面補修工等、舗装工事以外の工種を含むものは除外している。

図1-4-4からは入札方式として指名競争入札によるものが大半を占めており、一般競争入札は2県を除いて非常に限られた割合となっている。なお、図1-4-5をみると一般競争入札を積極的に採用している県では、落札率の顕著な低下がみられる。

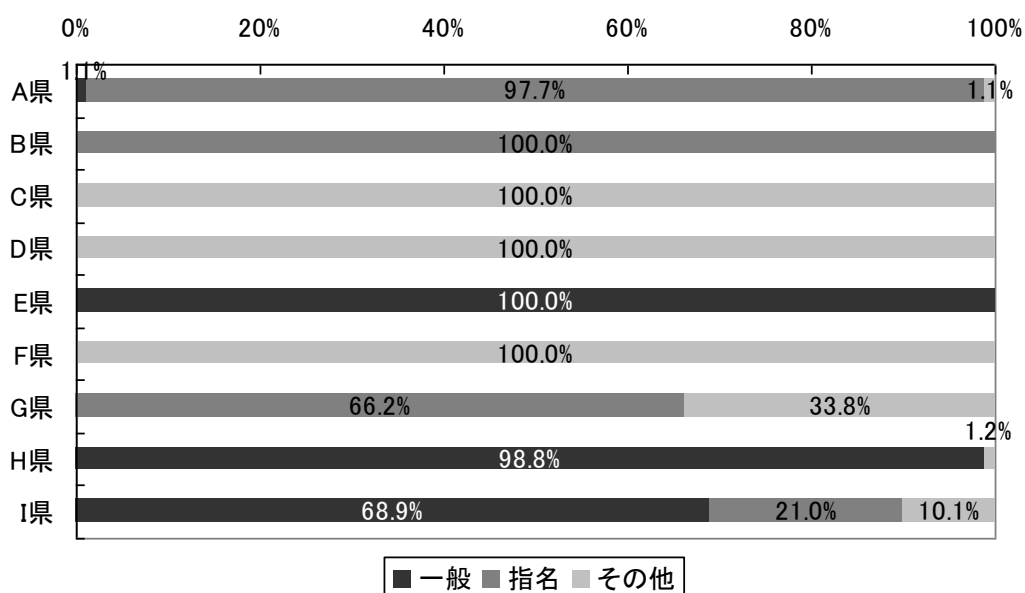


図1-4-4 入札方式

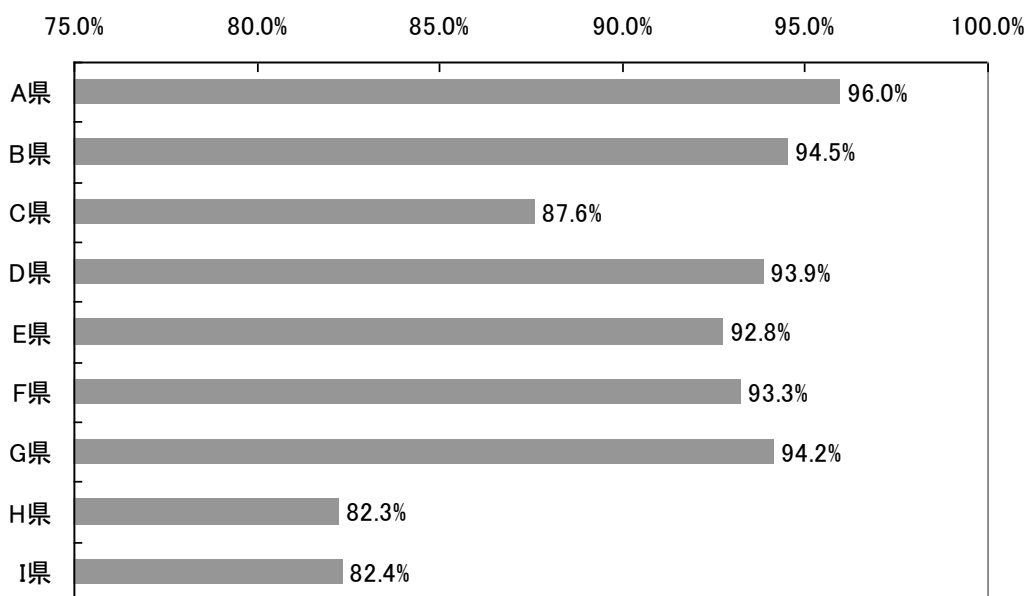


図1-4-5 落札率

また、以降では各県の施工面積と単価の関係を示す(情報の取得が可能であった6県について)。これによれば、一般競争入札が積極的に導入されているH県やI県では、バラツキが大きくなっているものの、その他の県については施工面積が増大するに従って、面積当たりの単価が低下する傾向にあることがわかる。

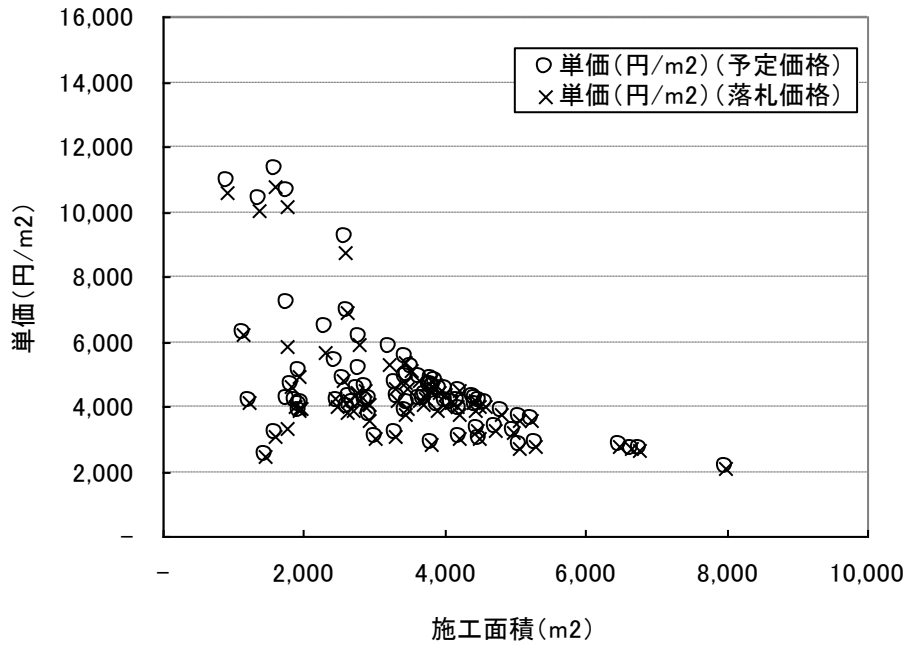


図 1-4-6 発注ロットと単価の関係 (A県)

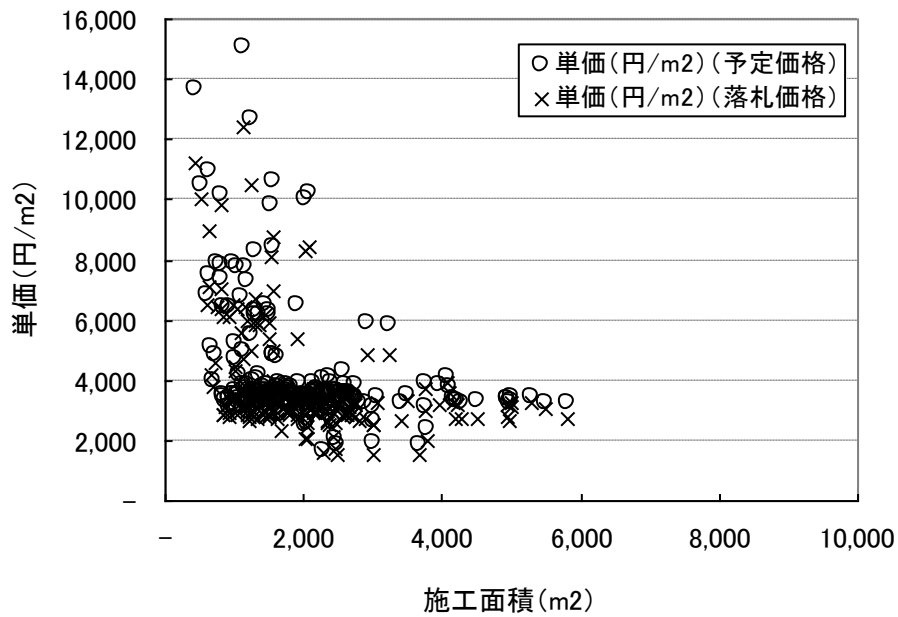


図 1-4-7 発注ロットと単価の関係 (C県)

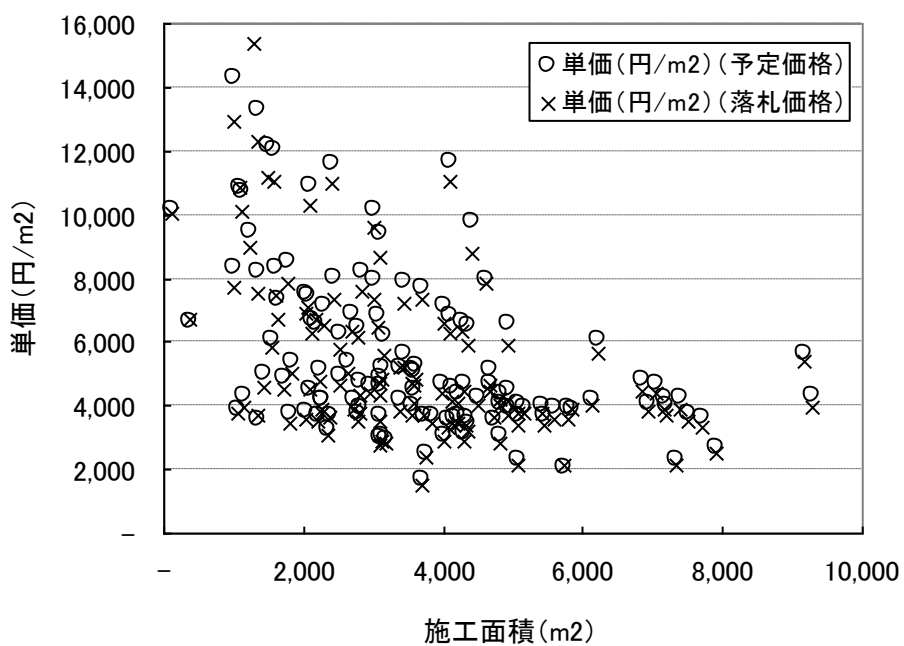


図 1-4-8 発注ロットと単価の関係 (D県)

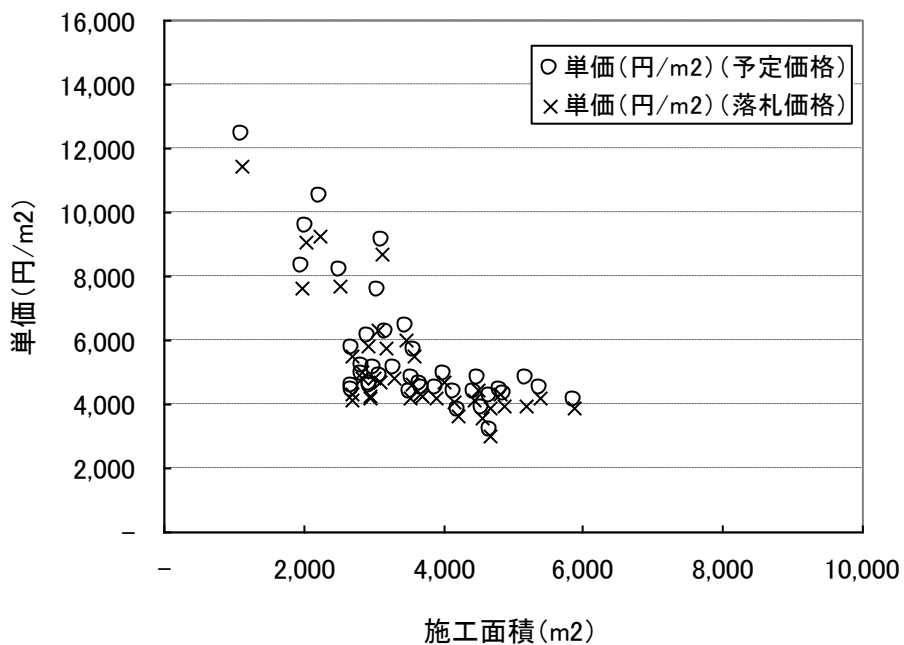


図 1-4-9 発注ロットと単価の関係 (E県)

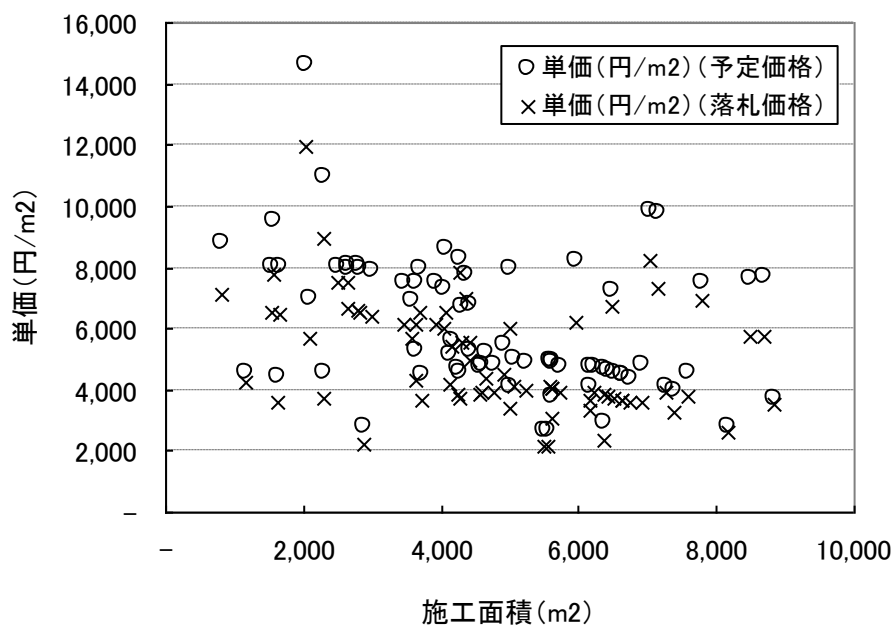


図 1-4-10 発注ロットと単価の関係（E県）

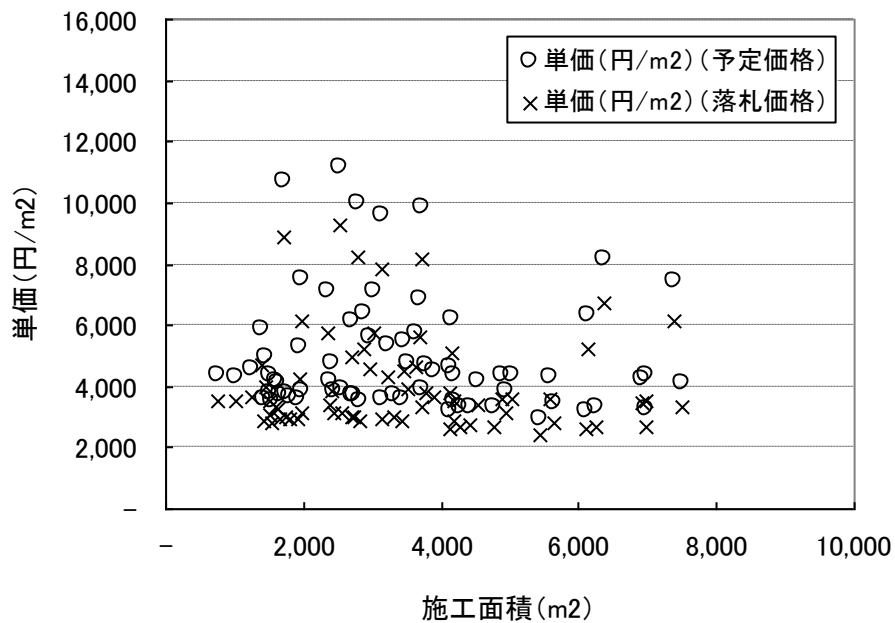


図 1-4-11 発注ロットと単価の関係（I県）

1.5 まとめ

1.5.1 現状分析の総括

本章では、1.1～1.4 において、中部圏の道路資産の維持管理と、それを取り巻く建設産業の現状について整理した。

以下では、現状分析の結果について、総括する。

(1) 市場動向

建設市場は新設・維持補修ともに縮小傾向が続いているものの、新設工事の減少幅と比較すると維持補修の減少幅は小さく、市場規模全体に占める維持補修の割合は上昇傾向にある。

さらに、企業規模別にみると、とくに中小の建設企業においては、維持補修業務が占める割合が高まっており、維持補修業務の重要性は中小規模の企業においてとくに高まっているといえる。

(2) 建設産業

事業所数・従業者数の減少は市場の縮小幅と比較すると小さく、現状ではまだ供給過剰の状態であることが懸念されるとともに、過去 10 年でみても、企業規模の構成に大きな変化はなく、産業構造が急速に変化しているという状況にもない。

現状においては、建設産業の平均賃金がその他の産業（例えば製造業）と比較してやや低いものの、大幅に低い水準とはいえない。さらに、企業規模別にみると、むしろ製造業よりも建設業の方が賃金水準は高くなっており、建設産業の平均賃金が製造業よりも低いのは、小規模な事業所の割合が高い事に起因すると考えられる。

しかしながら、企業規模別に財務指標をみると、規模の小さな建設企業の財務状況の悪化が進んでいるのは事実であり、今後は小規模企業の倒産が加速する可能性もある。

(3) 担い手の確保

山間部を中心に自治体の土木技師、および建設企業の従業者数がともに減少している。建設企業の事業所数および従業者数は、全体的には供給過剰であるといえるが、その現状も地域差が大きく、地域によってはインフラの維持管理の担い手が不足している（もしくは今後不足する）可能性があると考えられる。

そのような中、国土交通省では、過疎地域におけるインフラの維持管理の担い手となる建設企業の体制確保のため、新たな発注方式として「地域維持型契約方式」が検討されている。今後、インフラの維持管理を地域 JV に包括的に発注する（さらには複数年契約）などの取り組みが予定される。

(4) 発注ロットの拡大による費用の縮減効果

国交省において検討されている「地域維持型契約方式」は、インフラの維持管理を地域 JV に包括的に発注する方式であり、これまで個別に発注されていた維持管理工事の発注ロットが増大す

ることにより、工事単価の低下などを期待することができる。また、昨年度の調査結果では、包括発注、複数年発注および共同受注のメリットとしては、「迅速な対応」、「発注ロットの拡大による費用の縮減」、「内部事務の負担軽減」、「相互補完的な連携による受注力の強化」等が挙げられたところであり、様々な面で効果を期待することができる。

なお、本章における分析においても、「発注ロットの拡大による費用の縮減」は、積算上の予定価格としても、実際の入札結果としてもその効果が確認されたところである。

1.5.2 現状分析からみる共同受注方式の必要性

建設市場は縮小傾向にあり、建設産業全体では供給過剰状態にあることが懸念される一方で、山間部を中心に官民技術者の減少は顕著で、一部地域では担い手確保が課題となっている可能性もあり、インフラの担い手の確保は重要な課題であるといえ、そのような視点に即して言えば、地域の建設企業を保護するという視点での共同受注方式も必要であるといえよう。

しかしながら、国で検討されている「地域 JV」について言えば、「建設産業の再生と発展のための方策 2011」にもあるように、最終的には企業再編の促進につながることも期待されていることから、望ましいあり方としては、適正な競争環境を保持しながら、建設産業が抱える各種の課題に的確に対応するような運用がなされるべきであるといえる。

本調査では、共同受注方式の先行事例について調査するとともに、自治体や建設企業へのアンケート調査等を通じて、地域の目標達成のためのツールとしての、「共同受注方式」の望ましいあり方を提言するものである。

第2章 道路資産の維持管理に係る共同受注方式の事例分析

【概説】

【共同受注方式のメリット・デメリット】

- 対象とした事例では、発注ロットの拡大による総発注額の減少と、発注本数の減少による発注者の業務負担の軽減効果が大きく、発注者のメリットは明確である
- 受注者サイドにおいては、発注ロットの拡大による総発注額の減少はデメリットであるが、とくに複数年での契約の場合は、2年目以降にノウハウが蓄積され対応しやすくなるなど、利益率を向上させる余地も充分にあるものといえる

【受注体制】

- 事業協同組合への包括発注の場合、地域内の多くの企業が組合員となり、実質的に随意契約に近い形で発注される傾向にある。適正な競争環境や透明性の確保といった点で、事業協同組合のケースは少なからず問題を抱えていると考えられる
- 特定JVのケースでは、一般競争入札やプロポーザル方式による選定が行われており、事業協同組合のケースと比較すると高い透明性が確保されているといえる
- 多くのケースでは、包括発注されている業務が限定されているため、激しい受注競争とはなっていないが、仮に業務範囲が拡大された場合、JVの構成員数に上限が設けられていなければ、事業協同組合のケースと同様の事態となることが懸念される

【施工方式】

- 「共同施工方式」が「分担施工方式」よりも、人員・資機材の有効活用に資するといわれるが、運用ベースでは「他社の手が空いていない時は、他地区へも出張する」などの対応も行われており、「分担施工方式」においても構成企業間の連携はみられる

【対象地域の設定】

- 事業協同組合のケースと比較して、構成員が少ないJVへの発注については、包括発注の対象となる地域も細分化されることになるため、その分「発注ロットの拡大による発注価格の低下」や「発注者の業務負担の軽減効果」は限定的となる
- しかしながら、対象地域が広い場合は、大半の事業者が同一の事業協同組合やJVの構成員となり、適正な競争環境や透明性の確保などの点で、問題が生じる懸念がある
- 対象地域の設定によって、これらのメリット・デメリットがトレードオフになると考えられるため、それぞれの地域の状況に見合った適切な範囲設定の検討が必要となる

第2章 道路資産の維持管理に係る共同受注方式の事例分析

2.1 事例調査の概要

共同受注方式を先行して導入している自治体の取り組み事例を対象に、ヒアリング調査および資料収集を実施した。なお、事例1～事例3については訪問ヒアリング調査にご協力を頂いた。事例4については公表済み資料などをもとにその概要を整理している。

本章では、各事例について「調査の視点」、「取り組みの概要」、「得られた知見」について整理を行っているが、これらの情報（とくに「得られた知見」）については、各事例に関連するその他の文献、または得られた情報をもとにした独自の分析などが加えられている。したがって、ここで整理されている全ての情報が、ヒアリング調査によって得られたものとはなっていない。

なお、ヒアリング調査の結果については、資料編において別途整理しているため、そちらを参照されたい。

表 2-1-1 調査の対象とした事例の一覧

テーマ	ヒアリング協力先
事例1：日常的な道路維持管理業務を対象とした、市から事業協同組合への包括発注	・千歳市 建設部道路管理課
事例2：道路・河川等の維持管理業務を対象とした、県から特定JVへの複数年契約による包括発注	・秋田県 建設交通部道路課 ・受注先JVの幹事企業1社
事例3：除草・清掃・災害対応等を対象とした、県から特定JVへの包括発注	・長野県 建設部建設政策課 ・受注先JVの幹事企業1社
事例4：除雪・緊急時の点検業務等を対象とした、県から事業協同組合への包括発注	(公表済み資料をもとに整理)

2.2 事例1：日常的な道路維持管理業務を対象とした、市から事業協同組合への包括発注（ヒアリング協力先：千歳市）

【資料編 p.1 参照】

[調査の視点]

ここでは、「市から事業協同組合」への発注という点に着目し、千歳市の道路維持管理を「千歳市環境整備事業協同組合」が共同受注している事例を取り上げる。

「千歳市環境整備事業協同組合」は、第1章で整理した官公需法に基づく「官公需適格組合」の証明を受けている組合であり、1984年の設立とともに除雪業務の包括委託を受けるなど、昔から共同受注を受けている事業協同組合である。

以下では、その取り組みについて概要を簡単に紹介した後に、本事例から得られた知見を整理する（詳細については資料編を参照）。

[取り組みの概要]

「千歳市環境整備事業協同組合」は、設立当初は15社でスタートしており、当時の発足の目的は、委託を一括で受けることによる、除雪作業の効率化であった。現在では、組合員は38社に増加しており、除雪以外にも、年間を通じた千歳市の市道の維持管理（道路保全、道路清掃、除草・草刈り、街路灯補修）を実施しており、北海道からの道路維持管理業務も受託している。

「千歳市環境整備事業協同組合」は、経済産業省より、官公需法に基づく中小企業団体として「官公需適格証明」を受けているが、北海道では、道の財務規則で「個々の中小企業者では履行できない契約について、地方自治法施行令で定める随意契約によることができる金額に関わらず、官公需適格組合と随意契約ができる」旨が規定されている他、入札参加資格の特例が設定されているなど、複数の特例措置が設けられている地域でもある。

組合の常勤職員は18名（うち技術者4名）で、道路の維持管理については、13名が担当しているが、組合の常勤職員としては4名が道路パトロールを、2名が小規模補修などの作業を、その他の作業担当者（7名）は組合員となっている企業からの出向という形をとっている。

基本的には、日常的な維持管理・補修は組合に包括的に発注されており、維持補修工事については組合に随意契約で発注することもある。なお、パトロールも組合が行うことから、市が直営で行っている業務はない。

[得られた知見]

（1）市道と道道に関する日常的な維持管理業務の大半を担当しており、発注者の負担軽減効果は大きい

日常業務の大半を組合および組合員が担当しているため、発注者の直営業務がなく、その負担軽減効果は大きい。また、市道と道道を合わせて担当していることから、道路パトロールや除雪業務などでの効率的な業務の実施が期待される。

なお、当該事例では、同様の体制を長い期間続けてきていることから、現状の体制を崩して一社ずつに発注するような形にすると、おそらくは内部での事務処理をこなすことは難しいであろうとのことであった。逆の視点で見れば、現在個別発注を行っている自治体が包括発注に切り替えることで、内部の事務を大幅に削減することが可能であるといえる。

(2) 民間企業にとっては、随意契約で安定して維持管理業務を受託できることから、経営の安定化につながっている

当該事例では、組合への随意契約での発注としていることから、組合としては安定した収益を見込むことができ、経営の安定化につながっている。

また、そのみではなく、組合員のうちの一社が倒産したケースでも、他の組合員がスムーズに業務を引き継ぐことが可能であるため、道路の維持管理業務についても安定した遂行が可能な状態にあるといえる。

(3) 組合への随意契約という発注方式であり、他地域で新たに実施する場合は透明性の確保が必須

組合への随意契約という点からは、適正な競争環境が確保されている状況にあるとはいえない。当該事例では、長い間同様の体制で業務を実施されているものの、仮に同様の方法を他地域で実施しようとする場合は、受注可能な組合を複数設立させるなど、適正な競争環境を確保するための工夫が必要であるといえる。

2.3 事例2：道路・河川等の維持管理業務を対象とした、県から特定JVへの複数年契約による包括発注（ヒアリング協力先：秋田県、受注先JVの幹事企業1社）

【資料編 p.4 参照】

[調査の視点]

ここでは、「県から特定JVへの複数年契約（甲型）」という点に着目し、秋田県の道路・河川等の維持管理業務を、地域内の特定JVが共同受注している事例を取り上げる。

秋田県では、2006年度から道路維持業務の特定JVへの包括発注を一部の地方機関で試行的に実施した後、2007年度に県全域に拡大し、2009年度はさらに河川等に関連する業務を合わせて発注し、包括発注の対象業務を拡大している。また、2011年度からは2ヶ年の複数年契約とするとしている。「特定JV（甲型）への複数年にわたる包括発注」という点で、現時点では全国的にみても唯一の事例となっている（詳細については資料編を参照）。

[取り組みの概要]

取り組みの最初の狙いは、技術者と資機材の継続的確保等による地域防災体制と維持管理体制の強化であり、例えばゲリラ豪雨等で集中して発生する災害等に対応できるように、一定の要件

を付したJVにより人材・資機材を確保させるなどの効果を見込んだものである。

債務負担行為の設定による複数年契約（2ヶ年）、およびブロックごとの複数年業務一括発注を行った業務としては「道路・河川等維持管理業務（1,884,000千円）」と「道路河川調査設計等業務（295,200千円）」があり、共に、一般競争入札で、契約期間は2010年3月～2013年3月となっている。

共同履行方式¹⁵は、分類するとすれば甲型に該当するが、とくに参加要件や公告文等に「型」は示していないが、「複数者の人材、資機材を活用することで機動力を確保する」などの狙いもあることから、分類するとすれば甲型に該当するとのことである。

発注単位は、県内を全28ブロックに分けているが、これは各地方機関が地形や人材、資機材の配置等を考慮した検討を重ねた結果となっている。なお、JVの代表者は、前述の維持管理業務対象区域（28ブロック）内に営業所があることなどの条件を付しており、何かあったときに素早く対応できるよう配慮されている。

なお、複数年契約を結ぶ際の債務負担行為の設定については、とくに慎重な姿勢が議会からあったということもなく、大きな問題なく実現したとのことであった。

[得られた知見]

（1）特定JVを対象とした一般競争入札により、競争環境がある程度確保されている

組合方式の場合、対象地域内の多くの企業が組合員となっているケースが多いが、特定JVの場合構成員は3～5者程度となるため、同一地域内で複数の入札参加を期待することができる。（なお、2010年度契約における構成員数の内訳は、2者→12地域、3者→9地域、4者→6地域、5者→1地域、となっている）

（2）JV方式では組合方式と比して構成企業数が少ないため、対象地域が細分化される可能性がある

ただし、組合方式では、組合員が多いため、包括発注の対象地域もやや広くなると考えられるが、JV方式では構成員が少ないため、対象地域を比較的細分化する必要性が生じる。その場合、発注業務の負担の軽減は、組合方式のそれと比較して限定的になる可能性もある。

したがって、（1）の知見と合わせてみれば、ある程度の競争環境を確保するためには、発注エリアを絞る必要があるが、エリアを細分化しすぎると包括発注によって得られるメリットが徐々に小さくなるため、そのバランスが重要であるといえる。

（3）共同施工方式（甲型）¹⁶とすることで「複数者の人材、資機材の活用と機動力の確保」が図られている

JVの総合力を十分に発揮するため、共同施工方式（甲型）が選択されている。乙型の場合では、

¹⁵ 秋田県の「共同履行方式」は、概ねP.33の甲型（共同施工方式）に該当する

¹⁶ P.33参照

構成員間で業務、対象エリアごとに担当が決まるものと考えられることから、構成員間の連携強化のためには、甲型が望ましいと考えられる。

2.4 事例3：除草・清掃・災害対策等を対象とした、県から特定JVへの包括発注（ヒアリング協力先：長野県、受注先JVの幹事企業1社）

【資料編 p.4 参照】

[調査の視点]

ここでは、「県から特定JV（乙型）」への発注という点に着目し、長野県の道路維持管理（除草・清掃・災害対策等）を特定JVが共同受注している事例を取り上げる。

長野県では、管理する国県道の小規模な維持補修業務を民間に委託する「道路業務における小規模維持補修工事」の試行が2010年度より行われており、この制度は緊急修繕を含む維持補修工事を地域に根ざした業者が実施できるよう企業共同体（JV）でも受注できること、その審査をプロポーザル方式で行っている点に特徴がある。

以下では、その取り組みについて概要を簡単に紹介した後に、本事例から得られた知見を整理する（詳細については資料編を参照）。

[取り組みの概要]

これまで、長野県では除草や側溝清掃などの維持補修業務の一部を県職員が直営で行っていたが、県建設事務所の管轄範囲は広いため、場合によっては事務所から現場まで片道1時間以上が必要となるケースもあった。

そのような中、「民間等で行うことが可能な業務は、原則として民間等で行うこと」と掲げられた長野県行財政改革プラン(2007年策定)に依拠する形で、当該共同受注方式の導入が決定された。

また、地域の道路維持業務を民間委託するには、地域に密着した業者による実施が望ましいとの認識があったが、地域密着業者には経営規模が小さい業者もあることから、そうした業者の能力や地域感覚を活かすため、JV制度を導入した。

「道路業務における小規模維持補修工事」制度が対象とする業務内容は、①従来の直営作業：舗装修繕（穴埋め）、草刈り、支障木除去、側溝清掃、交通安全施設修理などと、②小規模補修工事：県管理の道路、橋梁等で緊急に修繕又は機能回復が必要な修繕等の作業の2つに大別される。

JVの契約形式は「出資比率型」「分担工事型」が準備されているが、地区割を基礎にした「分担工事型」が中心のようである。事業規模も小さいことから、地域に存する企業がすべてJVに参加しているわけではない。

受託者としては、定められた期間の仲であれば具体的な実施日は受発注者の協議により決めることができるため、他工事の進捗をふまえた人員配置が可能であり、こうした社員の現場割り当ての平準化は大きなメリットとなっている。また、発注者としては、「何かあった時の窓口が一本

化されたことで、スムーズな情報収集と指揮、意思疎通がしやすくなった」、「結果的に現地事務所からの遠隔地を民間に置き換わることでサービスが向上している」、「道路パトロールに、業者からの報告も付加されるので、きめの細かい監視が実現できている」などのメリットが挙げられている。

[得られた知見]

(1) 地元企業に委託することで道路利用者のサービスレベルの向上

地域事情を熟知し、現場に近い企業に委託することで迅速な対応が可能となっている。委託内容について受託者との協議の余地を広く認めており、実態に即応した維持作業とすることができることから、結果的に道路利用者に対するサービス向上につながっている。

また、実施日等も企業の自由度を一定程度、認めており、それが企業内部の人員配置の平準化(コストダウン)につながり、受託者のインセンティブにつながっている点などが特徴といえる。

(2) プロポーザルを通じた実施体制、能力の確認が行われている

当該委託業務では、24時間体制を求めることから、ある程度の企業体力が求められる。同様の事業が試行導入されている地域では単独で実施できる企業体力がある企業は少なく、当事業では企業共同体(JV)参加を認めたことは、この問題の対処方法として適切な成果を挙げているといえる。ただし、中小規模企業のJVを対象としているため、実施能力を問うプロポーザルによる選定作業を通じて、とくに実施体制についての確認を行うなど、発注側の工夫もなされている(体制・能力の担保)。

プロポーザル(総合評価)による審査のため、業者選定の透明性の確保がなされている。また価格も評価対象となるため、価格競争も担保された制度となっている。

2.5 事例4：除雪・緊急時の点検業務等を対象とした、県から事業協同組合への包括発注(公表資料をもとに整理)

[調査の視点]

ここでは、「県から事業協同組合」への包括発注という点に着目し、栃木県から日光建設業協同組合および栃木県北建設業協同組合への包括発注の事例を取り上げる。

栃木県では、日光建設業協同組合および栃木県北建設共同組合への道路維持管理業務の包括委託が行われている。2010年度には、試験的に日光建設業協同組合に対して、日光地区の道路維持に関する工事の包括発注を開始した。さらに、2012年度には、その対象を大田原地区(栃木県北建設業協同組合)へも広げている。

以下では、その取り組みについて概要を簡単に紹介した後に、本事例から得られた知見を整理

する。

[取り組みの概要]

栃木県建設業協会には、各市部（10市部）ごとに昭和20～30年代にかけて設立された事業協同組合があったものの、除雪業務については個別の企業が受注している状況であった。そのような中、建設企業の市場規模の縮小などを背景としながら、地域内の建設企業の業務確保のため、2010年に日光市内の建設業29社で組織する日光建設業協同組合は、道路の補修や除雪などの維持管理業務に参入することを決定し、入札参加資格を取得した。

そして、日光での除雪業務の包括発注を経て、2012年には同様の取り組みは大田原地区の栃木県北建設業協同組合にも拡大され、栃木県内に2つの共同受注方式による発注が誕生した。

2012年に契約された包括発注の内容としては、日光建設業協同組合は、国道120号を中心とした延長481kmの道路除雪業務および同区間の道路パトロール・点検業務（緊急時）、鬼怒川ほか8箇所（共）の河川点検業務・砂防施設点検業務5箇所（共に緊急時）となっている。また、栃木県北建設業協同組合は、国道400号を中心とした延長625kmの道路除雪業務、同区間の道路維持管理業務、那珂川ほかの流域602km、柳田沢他にある124箇所の砂防施設等維持管理業務等となっている。

前者は5,964万円（税込み）、後者は9,870万円（税込み）での契約となっており、選定は公募型プロポーザル方式によっているが、参加表明があったのはそれぞれの事業協同組合のみとなっている。

総合評価の評価内容としては、「主任技術者の業務経歴（過去15年）」、「事業者の業務経歴（過去15年）」、「業務の実施方針及び手法」の3点に大別され、「業務の実施方針及び手法」についてはとくに「地域特性に関する内容の的確性及び妥当性」という地域特性の理解に関する評価や、「初動体制」、「指揮・連絡系統の的確性」など、体制面に係る評価項目が設定されている。

[得られた知見]

（1）委託範囲が広く、広い地域が網羅されている

日光市は、日光土木事務所管内と一致した範囲であり、包括発注によって広い地域がカバーされたことから、発注本数についても大幅に減少したことが予想される。

（2）総合評価方式により透明性のある選定がなされているものの、いずれも提案は1者のみとなっており、競争は発生していない

総合評価方式による選定は行われているものの、いずれのケースも参加表明は事業協同組合のみからであり、対象エリアは広い物の、対象地域を網羅するような事業協同組合がある場合は競争環境の適正化を図るのは難しいと考えられる。

2.6 まとめ

本章では、2.2～2.5において、自治体において先行的に導入されている4つの共同受注方式の事例の特徴について整理した。

以下では、それぞれの事例からみえてきた、共同受注方式のメリット・デメリット、発注方式や受注方式の違いによる各事例の特徴、得られた知見などをまとめる。

(1) 共同受注方式の導入による主要なメリット・デメリット

「発注ロットの拡大による総発注額の減少」と、「発注本数の減少による発注者の業務負担の軽減（連絡窓口の一元化を含む）」などの効果は大きく、多くのケースで「発注者サイドのメリット」は非常に明確であるといえる。

ただし、受注者サイドにおいても、「発注ロットの拡大による総発注額の減少」はデメリットであるものの、とくにJVで共同受注しているケースでは、従来の小ロットで発注の場合と比較して、受注したJVとしては利益が増えているといえる。さらに、複数年での契約の場合では、2年目以降にノウハウが蓄積され対応しやすくなるなど、利益率を向上させる余地も充分にある。

その他、先進事例調査においてみられた、共同受注方式の導入による主要なメリット・デメリットは以下の通りである。

[主なメリット]

- 個別に発注する必要がないため、共同受注を受けた共同事業体による迅速な対応が可能
- 安定した受注による経営の安定化（柔軟な人員配置や業務の平準化などを含む）
- 複数年契約によるノウハウの蓄積と、それによる業務の効率化、サービスの向上
- 発注ロットの拡大による、総発注額の減少
- 受注した共同企業体における利益の増加（とくにJVの場合について）
- 発注本数の減少や、連絡窓口の一本化などによる、発注者業務の負担軽減

[主なデメリット]

- 発注ロットの拡大による、総発注額の減少（とくに事業協同組合の場合について）
- 受注に係る透明性の低下（とくに事業協同組合の場合について）
- 連絡窓口の一本化などによる、幹事会社の負担の増加

(2) 受注体制・発注方式

調査の中で対象とした事例は、主として、包括発注の対象範囲内に立地する大半の企業が構成員となる「事業協同組合」への発注と、数社程度（2～5社）の構成員からなる「JV」への発注の2つのパターンに大別される。

事業協同組合への包括発注の場合、地域内の多くの企業が組合員となることから、実質的には

随意契約に近い形で発注されるケースが多くなるものと考えられる（一般競争入札や総合評価方式としても、応募が1者となる見込みが強い）。事業協同組合のケースでは、適正な競争環境や透明性の確保などの点で、少なからず問題を抱えているといえる。

それに対し、特定JVへ発注をしている、秋田県や長野県では、それぞれ一般競争入札やプロポーザル方式による選定が行われており、事業協同組合のケースと比較すると一定程度の透明性が確保されているように見受けられる。

長野県などでは、発注対象となっている業務の範囲がそれ程広くないため、受注企業間でも激しい競争とはなっていないが、構成員数に上限が設定されていないことから、業務範囲が拡大された場合は、JVの構成員数が5者、10者と増える可能性もあり、その点では事業協同組合のケースと同様の事態が懸念される。

（3）施工方式

「共同施工方式（甲型）」が「分担施工方式（乙型）」よりも、人員・資機材の有効活用に資するといわれるが、長野県のケースでは「他社の手が空いていない時は、他地区へも出張する」などの対応が行われていることから、「分担施工方式」においても運用ベースでは構成企業間の連携がみられる。

（4）包括発注の範囲

事業協同組合のケースと比較して、構成員が少なくなる場合が多いと考えられるJVへの発注については、包括発注の対象となる地域が相対的により細分化されることになると考えられるため、その分「発注ロットの拡大による発注価格の低下」や「発注者の業務負担の軽減効果」は限定的となる。

しかしながら、それらのメリットの最大化を求めて、包括発注の対象となる地域や業務範囲を拡大した場合、対象エリアに含まれる大半の事業者が単一の事業協同組合（もしくはJV）の構成員となることが考えられるため、適正な競争環境や透明性の確保と行った点で、問題が生じることが懸念される。

対象地域の設定により、これらのメリット・デメリットがトレードオフになると考えられるため、それぞれの地域の状況に見合った適切な範囲設定の検討が必要となる。

第3章 自治体からみた共同受注方式の必要性和導入可能性

【概説】

【地域内の建設産業の現状】

- 域内の建設企業の事業所数は、市町村では4割程度が減少傾向と回答。「経営不振による倒産」や「域内の事業者の事業規模の縮小」などが主たる背景
- 担い手不足に対する問題認識としては、全般的には「除雪」が大きい。また、市町村では「道路施設の維持補修」については相対的に不安感が小さく（4割程度）、「除雪」や「災害対応」で不安感が大きい（6割程度）
- ただし、除雪・道路維持補修業務の「不調不落」も「増加傾向」との回答は僅かで、現状では広い地域で問題として地域顕在化している状況にはない

【コスト縮減の取り組み】

- 予算確保の現状は、県や市で「不足気味」との回答が約8割、町村では約4割。とくに、市では「大幅に不足気味」との回答が約5割と高い
- しかしながら、発注方式は「随意契約」と「指名競争入札」が中心で、「一般競争入札」の実施割合は低い。さらに「近年、より分離分割発注を推進している」との回答が市町村で約15%程度あるなど、コスト削減の動きは目立っていない

【外部委託の動向】

- 市町村では、橋梁の発注動向についてはやや増加も、舗装やトンネルについては全体的に増加しているという状況にはない（舗装は二極化の傾向）
- なお、除雪業務の委託について、積算上の配慮はとくに市町村で十分な状況にはない

【共同受注方式の必要性和導入可能性】

- 共同受注方式の必要性和導入可能性については、ともに県→市→町村の順で低くなっている。必要性和比較して、導入可能性は低くなっている
- また、市町村では「発注ロットの増大による費用の縮減」は、共同受注方式をコスト削減のための手段として認識している自治体は少ない

【JV規定の整備状況】

- 市町村では、「いずれも（特定JV、経常JV）規定されていない」との回答が多く、さらに、特定JVが規定される場合も、対象工事を「技術的難度の高い、大規模な特定工事」に限定されており、「小規模な維持管理・補修など」は対象となっていない
- 自治体において、共同受注方式を導入する場合、多くのケースで、新たなJV規定の作成や対象とする業務内容の変更などを行う必要がある

第3章 自治体からみた共同受注方式の必要性和導入可能性

3.1 自治体アンケート調査の概要

(1) 調査の目的

中部圏内の自治体に対するアンケート調査を実施し、道路資産の現状や、維持管理に係る発注の動向、「共同受注方式」の導入意向や実現可能性に対する意見などを収集する。

(2) 実施概要

調査対象：中部9県の全県および全市町村（307市町村＋9県）

調査方法：郵送による配布／回収（※道路施設の維持管理を担当している部署へ送付）

調査期間：発送：2011/10/18(火)、投函〆切：2011/11/2（水）

回収結果：回収率（県）55.6%（5/9）、回収率（市町村）27.4%（84/307）

表 3-1-1 調査票の回収結果

	市町村			県		
	配布数	回収数	回収率	配布数	回収数	回収率
富山県	15	4	26.7%	1	1	100.0%
石川県	19	7	36.8%	1	0	-
福井県	17	7	41.2%	1	1	100.0%
長野県	77	15	19.5%	1	1	100.0%
岐阜県	42	15	35.7%	1	1	100.0%
静岡県	35	11	31.4%	1	0	-
愛知県	54	15	27.8%	1	1	100.0%
三重県	29	8	27.6%	1	0	-
滋賀県	19	2	10.5%	1	0	-
合計	307	84	27.4%	9	5	55.6%

(3) 主な調査項目

3.2.1 道路施設とその維持管理業務について

[道路実延長、橋梁数、トンネル数、道路関連費用、職員数、入札参加資格者数、除雪業務・災害協定に基づく出動要請の実績 等]

3.2.2 地域内の建設企業の現状

[地域内の建設企業数の増減とその理由、維持管理・除雪・災害対応の担い手への懸念 等]

3.2.3 道路施設の維持管理関連業務に係る外部委託の動向と発注方式

[発注動向、適当予算の確保、分離・分割発注の考え方、発注方式、除雪業務に係る配慮 等]

3.2.4 共同受注方式に対する「必要性」と「実現可能性」について

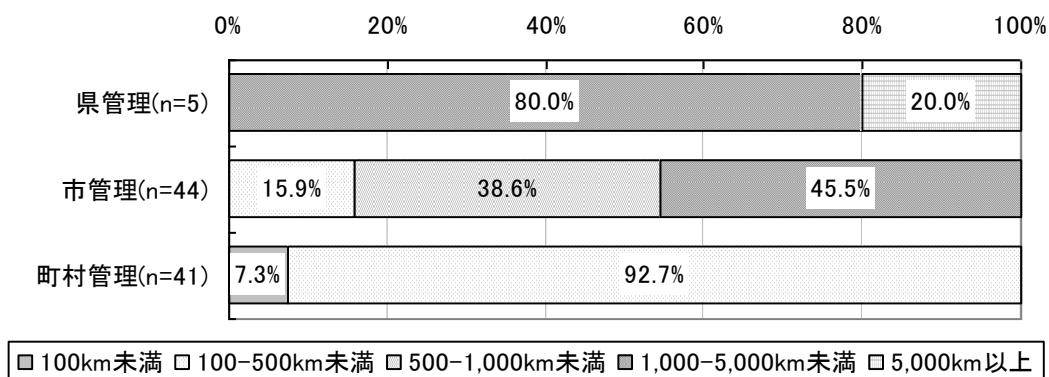
[共同受注方式の必要性和実現可能性、共同企業体（JV）に関する現行規定 等]

3.2 自治体アンケート調査の結果

3.2.1 道路施設とその維持管理業務について

(1) 道路実延長

- 管理対象となる自治体あたりの道路延長の平均は、県で3,764km、市で1,231km、町村で、246kmとなっている。
- 県では8割以上が1,000~5,000km、町村では同じく8割以上が100km~500kmとなっている。

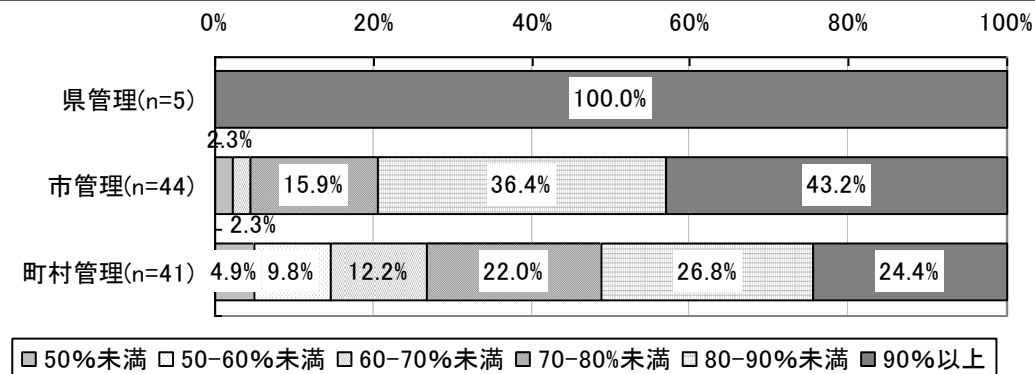


※ 県管理[平均：3,764.3km、標準偏差：1,147.5km]、市管理[平均：1,230.7km、標準偏差：946.2km]、町村管理[平均：245.9km、標準偏差：109.7km]

図 3-2-1 道路実延長

(2) 道路の舗装率 (※簡易舗装を含む)

- 舗装率の平均は、県管理で96.7%、市管理で85.5%、町村管理で77.2%となっており、町村において比較的ばらつきが大きくなっている。
- 県では全県で舗装率90%以上となっているが、市道および町村道では舗装率の低い自治体の割合も大きくなっている。

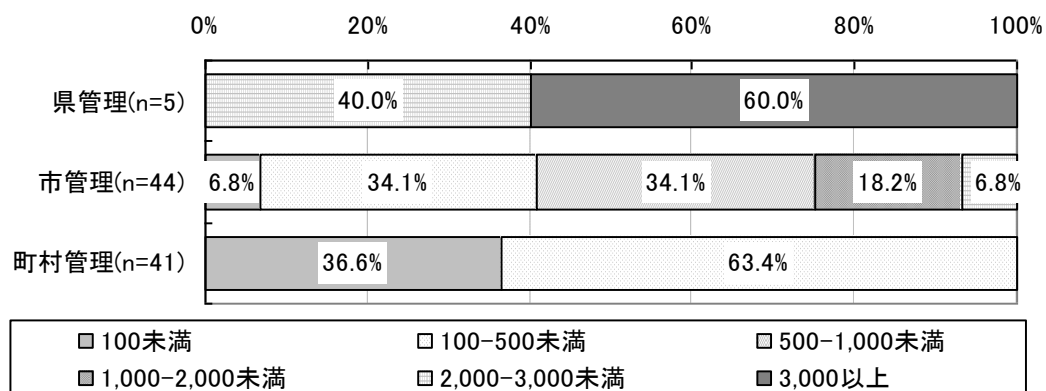


※ 県管理[平均：96.7%、標準偏差：1.9%]、市管理[平均：85.5%、標準偏差：13.1%]、町村管理[平均：77.2%、標準偏差：18.3%]

図 3-2-2 道路の舗装率

(3) 橋梁数

- ・ 橋梁数の平均は、県管理で 3,484 橋、市管理で 752 橋、町村管理で 143 橋となっている。
- ・ 県では 5 割以上が 3,000 橋以上となっているが、市では 100~1,000 橋の占める割合が大きくなっていると同時に、町村では 100~500 橋の占める割合が最も大きくなっている。

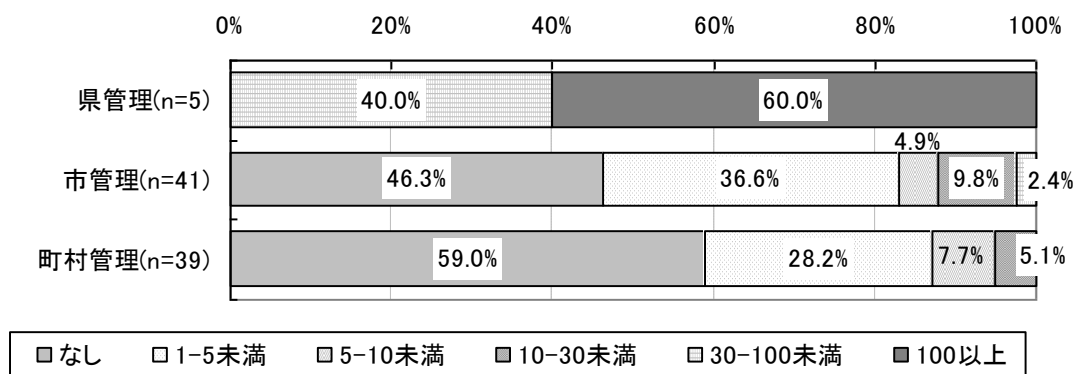


※ 県管理[平均：3,484 橋、標準偏差：732 橋]、市管理[平均：752 橋、標準偏差：609 橋]、町村管理[平均：143 橋、標準偏差：98 橋]

図 3-2-3 橋梁数

(4) トンネル数

- ・ トンネル数の平均は、県管理で 126、市管理で 3、町村管理で 1 となっており、市道、町村道ではトンネルが 1 つもない自治体も多くみられる。
- ・ 県道では 6 割がトンネル数 100 以上となっているが、市道では「なし」および 1~5 の占める割合がそれぞれ 4 割程度、町村道では「なし」が 59.0%と最も大きくなっている。

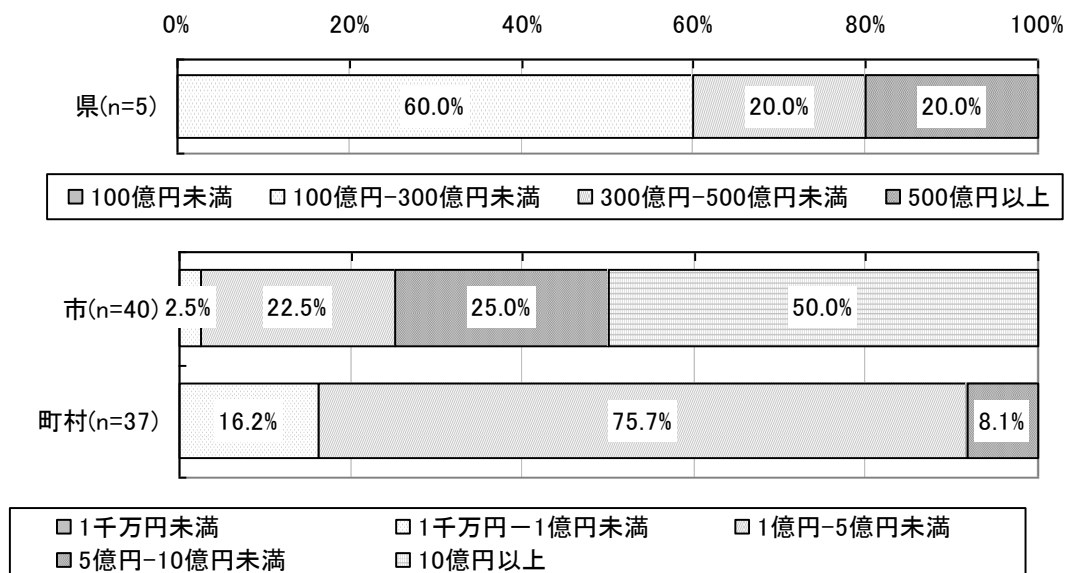


※ 県管理[平均：126、標準偏差：58]、市管理[平均：3、標準偏差：6]、町村管理[平均：1、標準偏差：3]

図 3-2-4 トンネル数

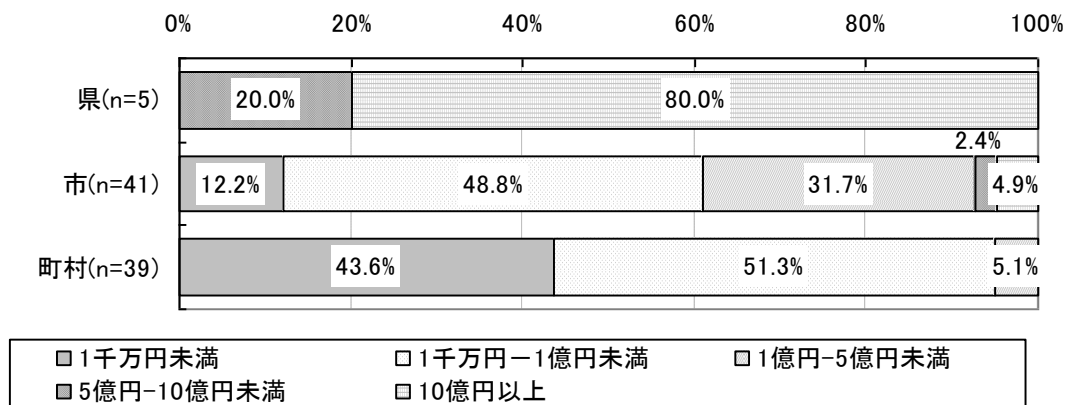
(5) 道路関連費用 (※2011年度当初予算ベース)

- 道路橋梁費の平均は、県で 32,129 百万円、市で 1,756 百万円、町村で 238 百万円となっているが、とくに県と市ではばらつきが大きい。
- 道路総務費の平均は、県で 2,293 百万円、市で 161 百万円、町村で 25 百万円となっている。



※ 県[平均：32,129 百万円、標準偏差：16,767 百万円]、
市[平均：1,756 百万円、標準偏差：3,522 百万円]、町村[238 百万円、標準偏差：165 百万円]

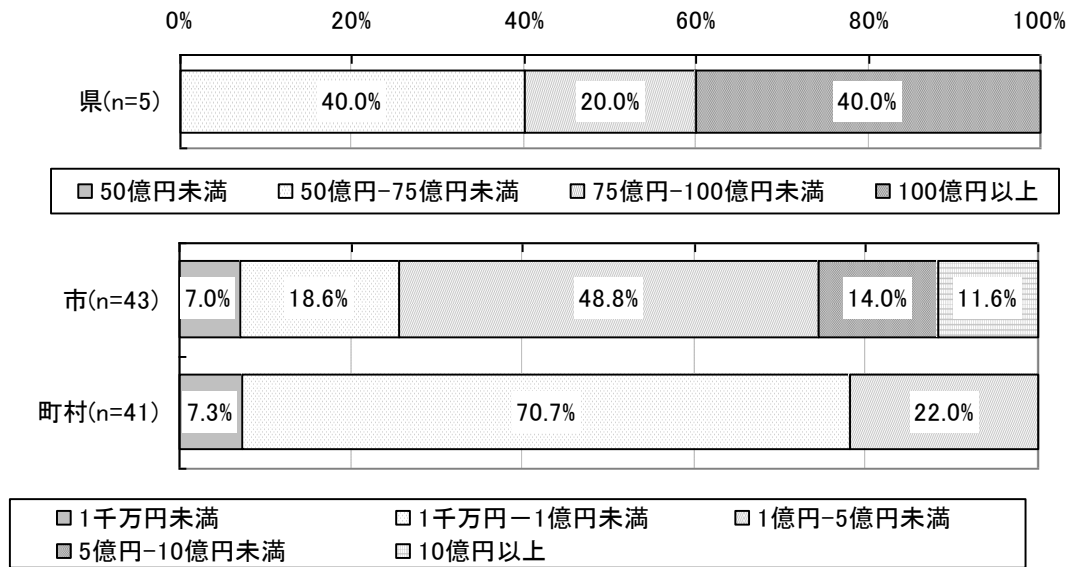
図 3-2-5 道路橋梁費



※ 県[平均：2,293 百万円、標準偏差：1,108 百万円]、
市[平均：161 百万円、標準偏差：286 百万円]、町村[25 百万円、標準偏差：35 百万円]

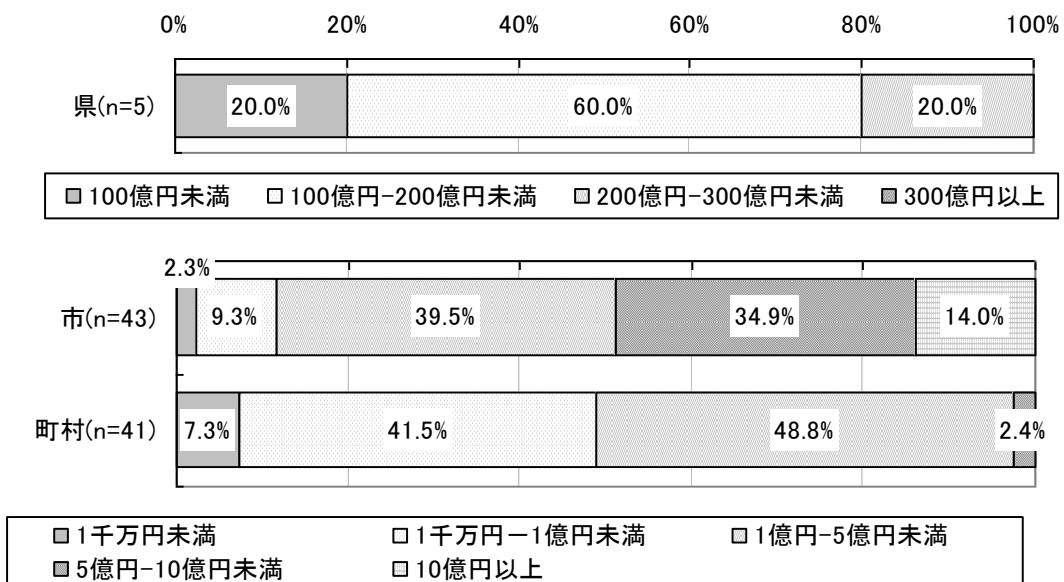
図 3-2-6 道路橋梁総務費

- ・ 道路橋梁維持費の平均は、県で 13,134 百万円、市で 409 百万円、町村で 65 百万円となっているが、とくに県と市ではばらつきが大きい。
- ・ 新設改良費の平均は、県で 18,037 百万円、市で 946 百万円、町村で 139 百万円となっている。



※ 県[平均：13,134 百万円、標準偏差：7,489 百万円]、
市[平均：409 百万円、標準偏差：566 百万円]、町村[65 百万円、標準偏差：45 百万円]

図 3-2-7 道路橋梁維持費

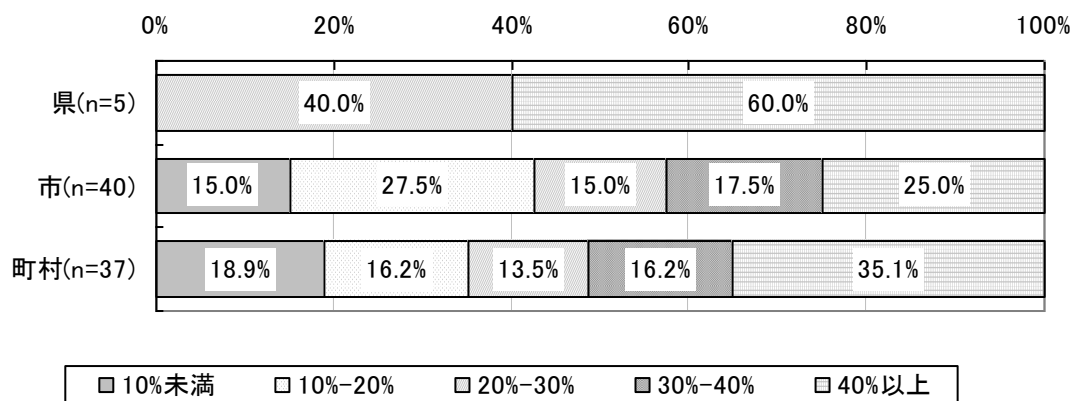


※ 県[平均：18,037 百万円、標準偏差：12,775 百万円]、
市[平均：946 百万円、標準偏差：2,216 百万円]、町村[139 百万円、標準偏差：150 百万円]

図 3-2-8 道路橋梁新設改良費

(6) 維持費が道路橋梁費に占める割合 (※2011 年度当初予算ベース)

- 道路橋梁維持費が道路橋梁費全体に占める割合の平均は、県で 44.1%、市で 35.6%、町村で 32.4%となっており、それぞればらつきはあるものの、平均では県・市・町村ともに概ね 3～4 割程度となっている。
- 町村については、道路橋梁維持費が道路橋梁費全体の 4 割以上を占める自治体が 35.1%と最も大きくなっている一方、10%未満との回答も 18.9%と次いで大きくなっている。

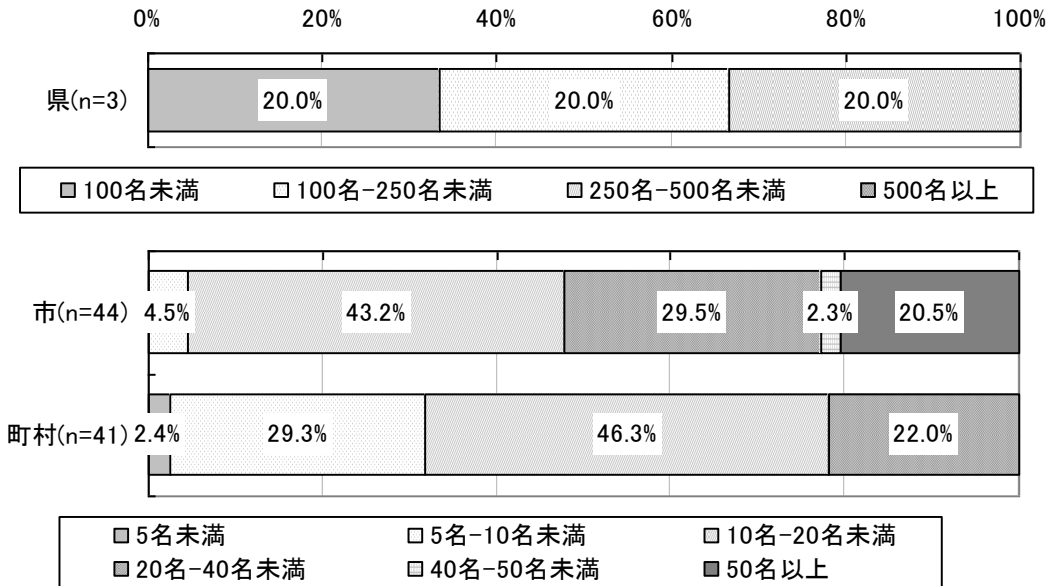


※ 県[平均：44.1%、標準偏差：18.7%]、
市[平均：35.6%、標準偏差：54.2%]、町村[32.4%、標準偏差：21.2%]

図 3-2-9 道路橋梁維持費が道路橋梁費に占める割合

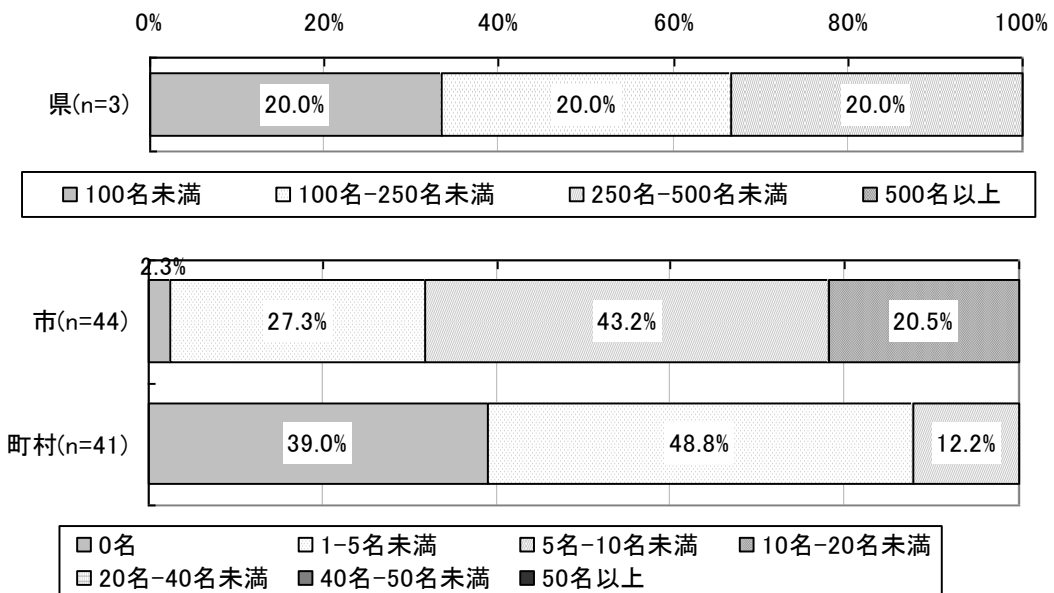
(7) 道路関連部局の職員数・技術職員数

- ・ 職員数の平均は、県で 239 人、市で 38 人、町村で 7 人となっている。
- ・ また、その職員のうち技術職員数の平均については、県で 162 人、市で 23 人、町村で 2 人となっている。市では 2.3%、町村では 39.0%が技術職員数ゼロとなっており、技術者のいない自治体が多くみられる。



※ 県[平均：239 人、標準偏差：169 人]、市[平均：38 人、標準偏差：41 人]、
町村[7 人、標準偏差：3 人]

図 3-2-11 職員数

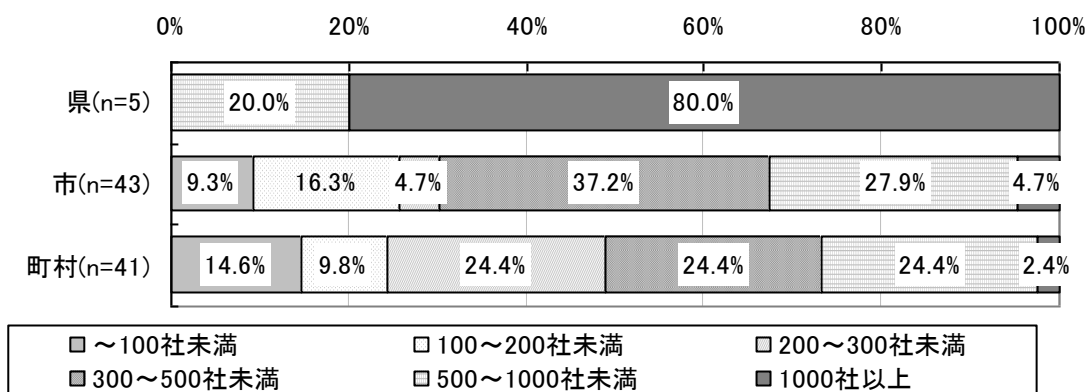


※ 県[平均：162 人、標準偏差：110 人]、市[平均：23 人、標準偏差：33 人]、
町村[2 人、標準偏差：2 人]

図 3-2-12 土木職などの技術職員数

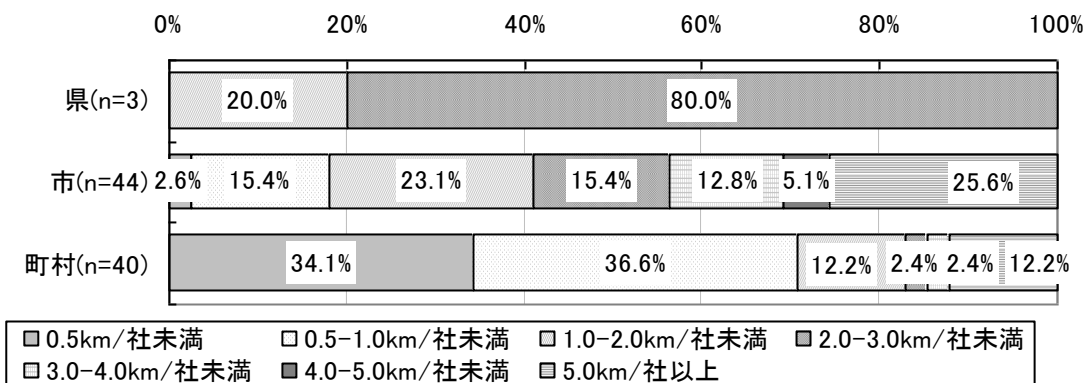
(8) 入札参加資格数 (※2011 年度 9 月末時点)

- ・ 「土木一式」の入札参加資格者数の平均は、県で 1,604 社、市で 446 社、町村で 373 社となっている。
- ・ また、1 社あたりの道路実延長の平均をみると、県で 2.4km、市で 5.2km、町村で 6.2km となっている。平均では県→市→町村の順に実延長が長くなるが、町村については 34.1%が 0.5km 未満となっており、地域ごとのばらつきが大きくなっている。



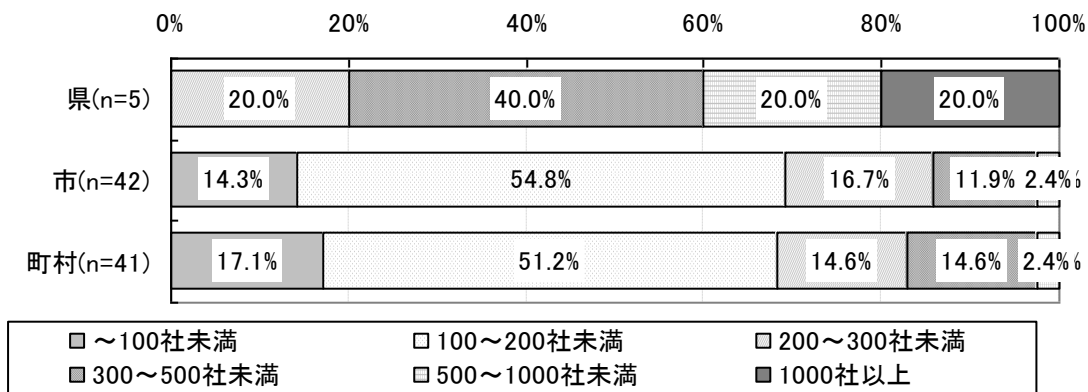
※ 県[平均：1,604 社、標準偏差：445 社]、市[平均：446 社、標準偏差：301 社]、町村[373 社、標準偏差：262 社]

図 3-2-15 土木一式入札参加資格者数



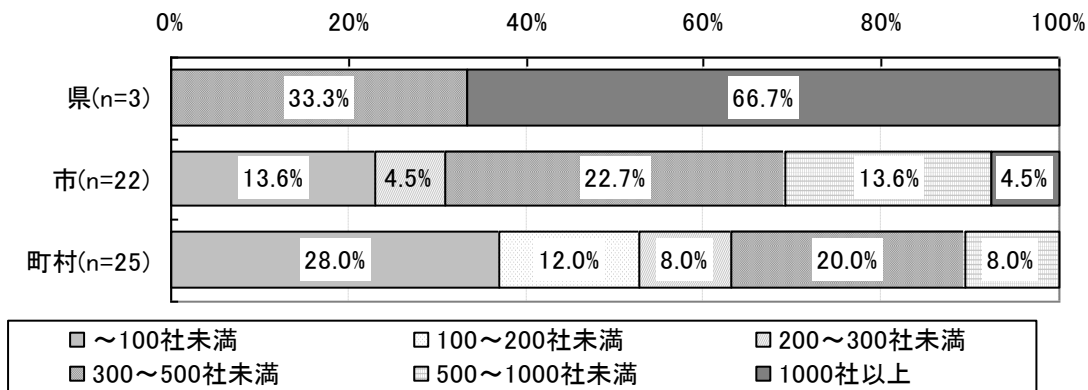
※ 県[平均：2.4km/社、標準偏差：0.3km/社]、市[平均：5.2km/社、標準偏差：8.7km/社]、町村[2.8km/社、標準偏差：6.2km/社]

図 3-2-15 土木一式入札参加資格者数



※ 県[平均：611社、標準偏差：322社]、市[平均：215社、標準偏差：127社]、
町村[177社、標準偏差：122社]

図 3-2-16 測量入札参加資格者数



※ 県[平均：1,287社、標準偏差：710社]、市[平均：255社、標準偏差：330社]、
町村[171社、標準偏差：197社]

図 3-2-17 土木施設維持管理入札参加資格者数

(9) 「除雪・融雪業務」および「災害協定に基づく地域内の建設企業の出動要請」の実績

- ・ 過去3年間における「除雪・融雪業務」の発生状況をみると、県では100%、市町村ではおよそ7割程度となっている。
- ・ また、同じく過去3年間における「災害協定に基づく地域内の建設企業の出動要請」の発生状況をみると、県では6割となっているが、市では16.7%、町村では5.0%となっており、県→市→町村の順で少なくなっている。

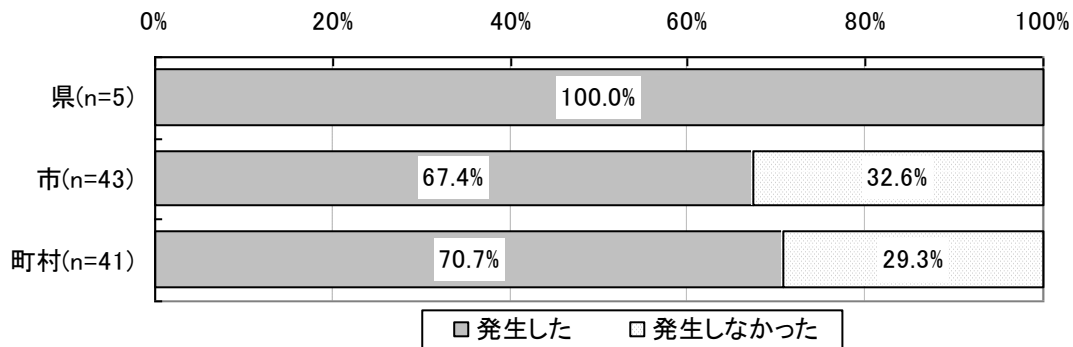


図 3-2-18 除雪・融雪業務（過去3年間）

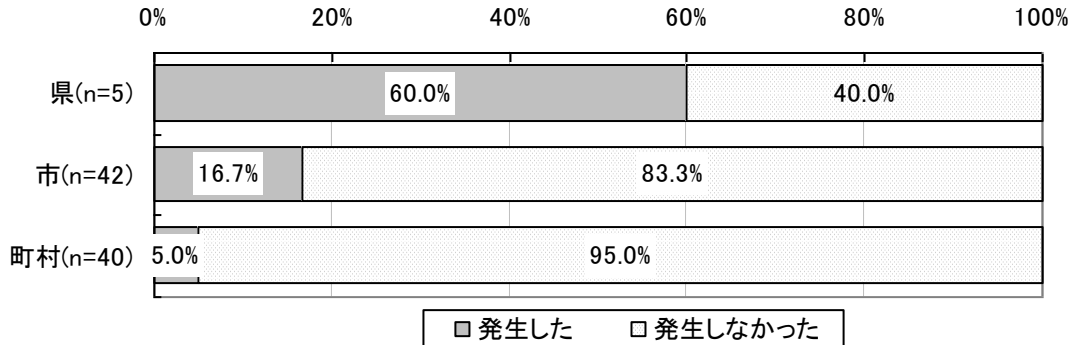


図 3-2-19 災害協定に基づく地域内の建設企業への出動要請（過去3年間）

3.2.2 自治体の「地域の建設企業の現状」

(1) 建設企業の事業所数（もしくは一般競争入札の参加者数など）の変化

- ・ 地域内の事業所数については、県では 80.0%、市では 38.1%、町村では 47.5%が減少傾向となっている。なお、増加傾向と回答した自治体はなかった。
- ・ 次に、減少している理由については、県では理由が分散しているものの、市町村で最も多いのが「経営不振による倒産」、ついで「域内の事業者の事業規模の縮小」となっている。

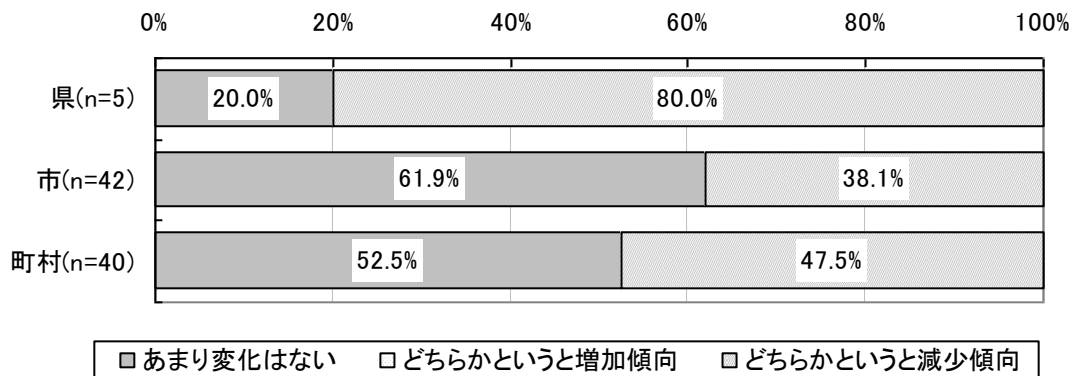


図 3-2-20 事業所数（入札参加者数）の変化

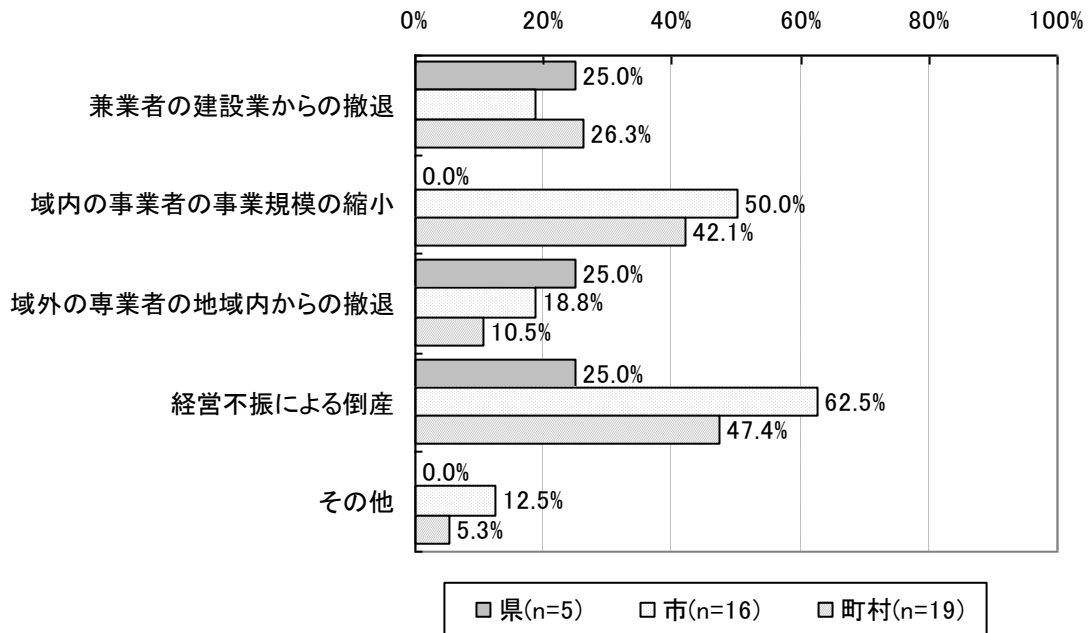
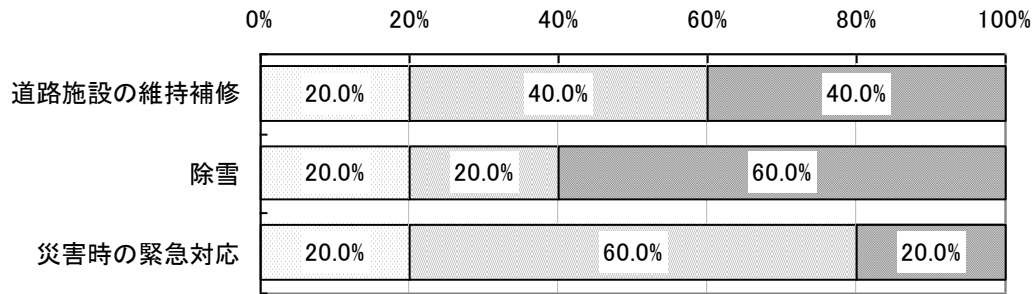


図 3-2-21 減少傾向の背景・理由

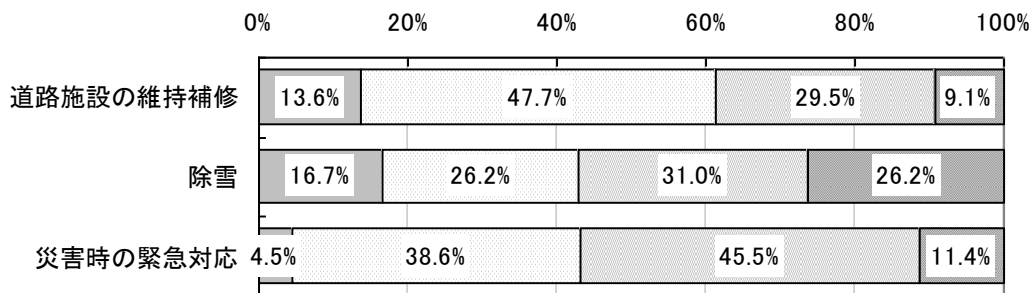
(2) 担い手不足に対する問題意識

- いずれの項目についても県では「やや問題に感じる」と「強く問題に感じる」が8割程度となっているが、市町村では「道路の維持管理」で4割程度、「除雪」と「災害」で6割程度と低くなっている。
- 「強く問題に感じる」との回答についてみると、県と市町村では、除雪が最も多くなっているが、町村では「災害時対応」が最も多くなっている。



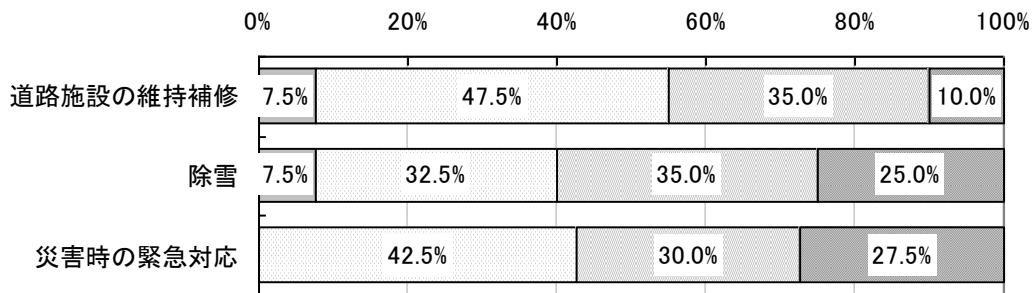
□ まったく問題ない □ あまり問題に感じない □ やや問題に感じる □ 強く問題に感じる

図 3-2-22 【県】担い手不足に対する問題意識 (n=5)



□ まったく問題ない □ あまり問題に感じない □ やや問題に感じる □ 強く問題に感じる

図 3-2-23 【市】担い手不足に対する問題意識 (n=44)



□ まったく問題ない □ あまり問題に感じない □ やや問題に感じる □ 強く問題に感じる

図 3-2-24 【町村】担い手不足に対する問題意識 (n=41)

(3) 道路施設の維持管理に関する業務について、不調不落などの問題は発生しているか

- ・ 「道路施設の維持補修」および「除雪」業務における「不調不落」の現状をみると、県では「ほとんどない」との回答が8割、「変化がない」との回答が2割となっている。
- ・ 市町村についてみても、「増加傾向」との回答は僅かとなっており、市の「維持補修」で2.3%、「除雪」で2.5%、町村の「維持補修」で2.5%となっている。

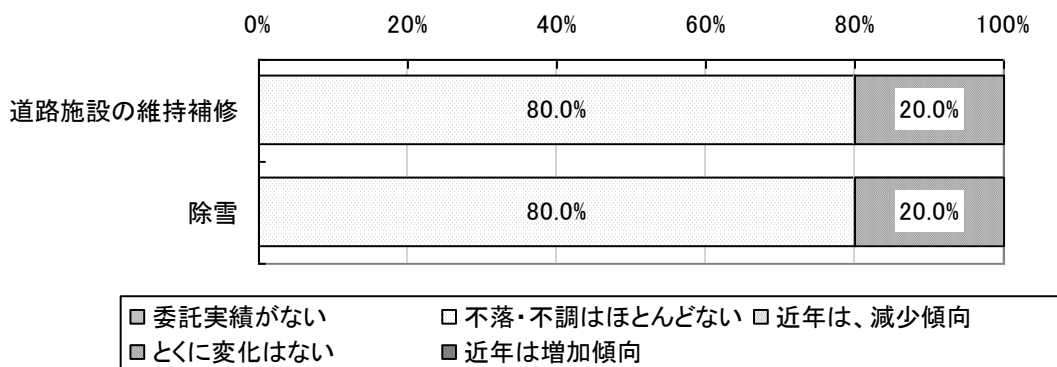


図 3-2-25 【県】 不調不落などの問題 (n=5)

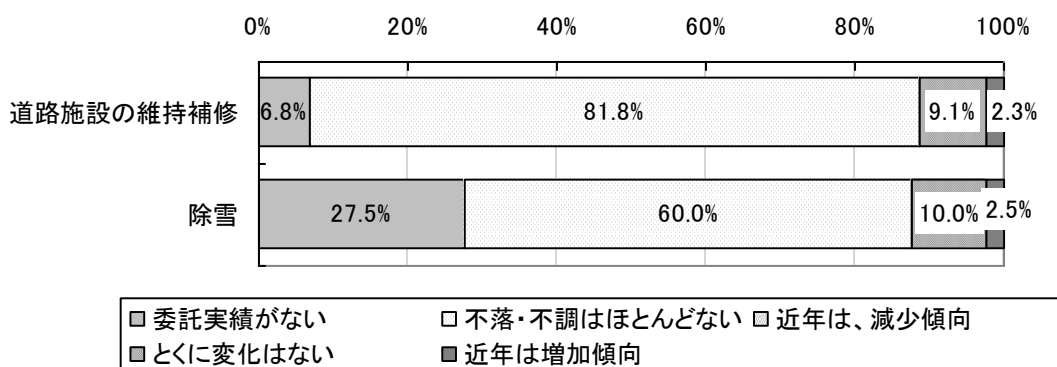


図 3-2-26 【市】 不調不落などの問題 (n=44)

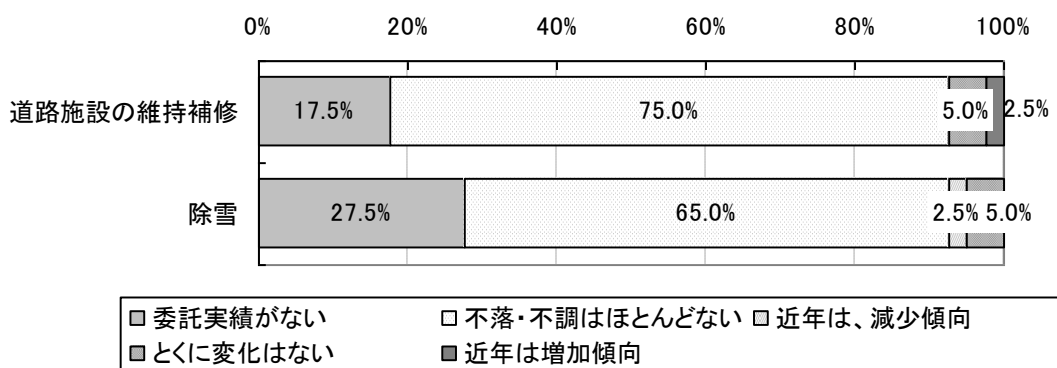


図 3-2-27 【町村】 不調不落などの問題 (n=41)

3.2.3 道路施設の維持管理関連業務に係る「外部委託の動向」

(1) 発注動向（直近5年程度ベース）

- ・ 県については、橋梁およびトンネルで「増加傾向」との回答が4割と多くなっている。また、「その他」業務についても6割が「増加傾向」もしくは「やや増加傾向」と回答しており、全体的に「減少傾向」もしくは「やや減少傾向」との回答よりも多くなっている。
- ・ また、市と町村では、「道路舗装」について「調査・診断→設計→工事」の順に、「増加傾向」と「減少傾向」の両極化が強まっているとともに、「橋梁」について「調査・診断→設計→工事」の順に「増加傾向」との回答が減少している点が特徴的である。

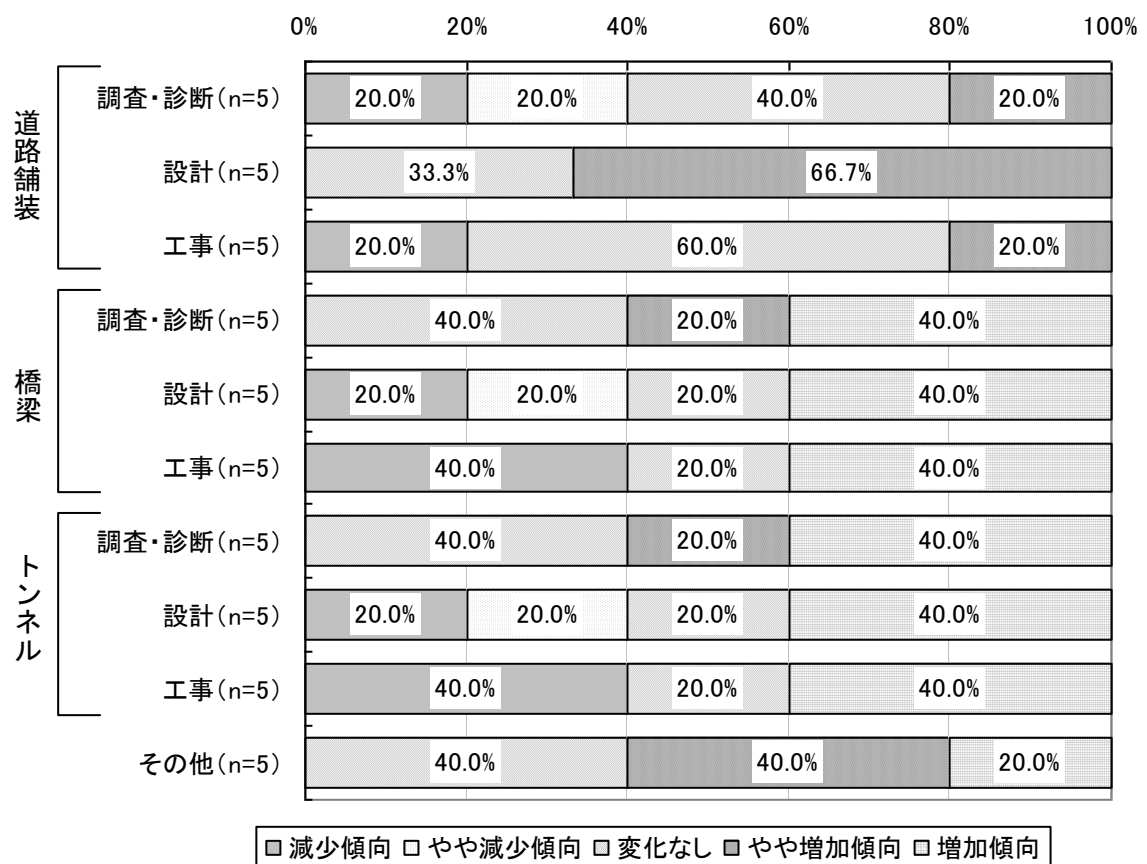


図 3-2-28 【県】発注動向

※「その他」は、道路パトロール、清掃、小規模補修など

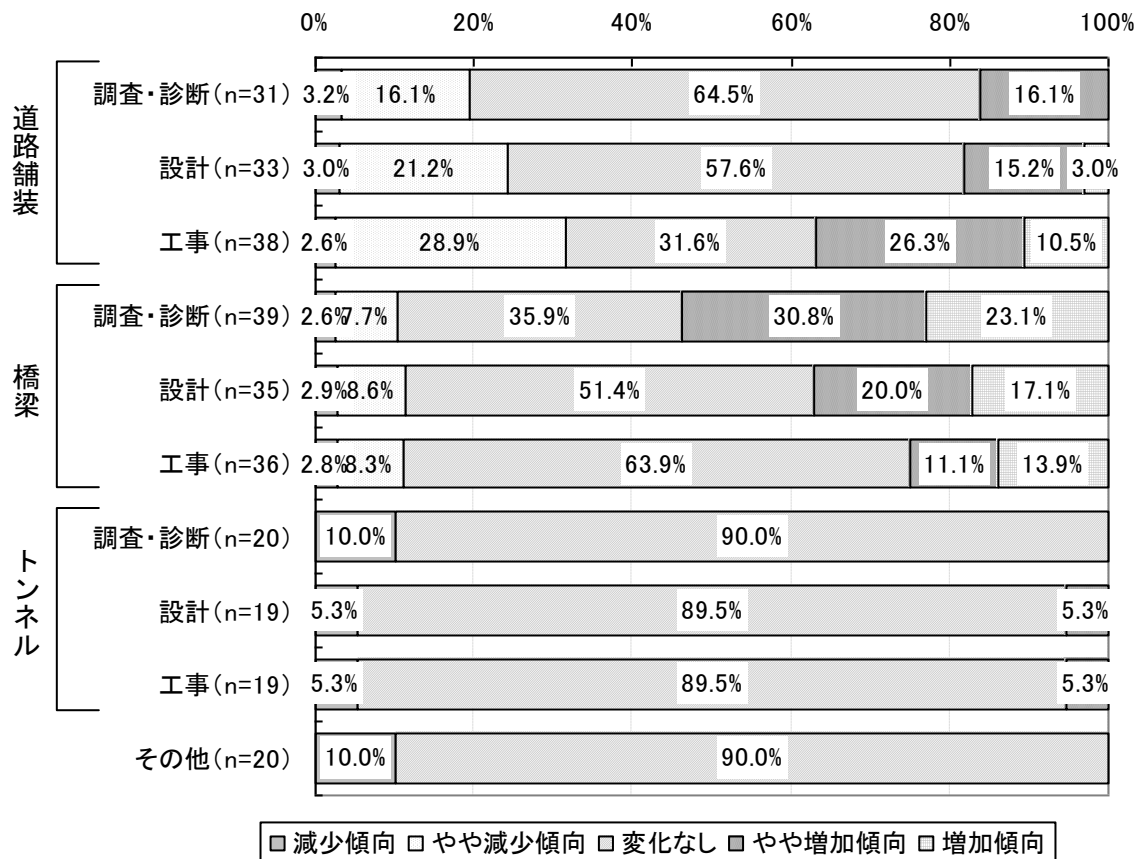


図 3-2-29 【市】発注動向

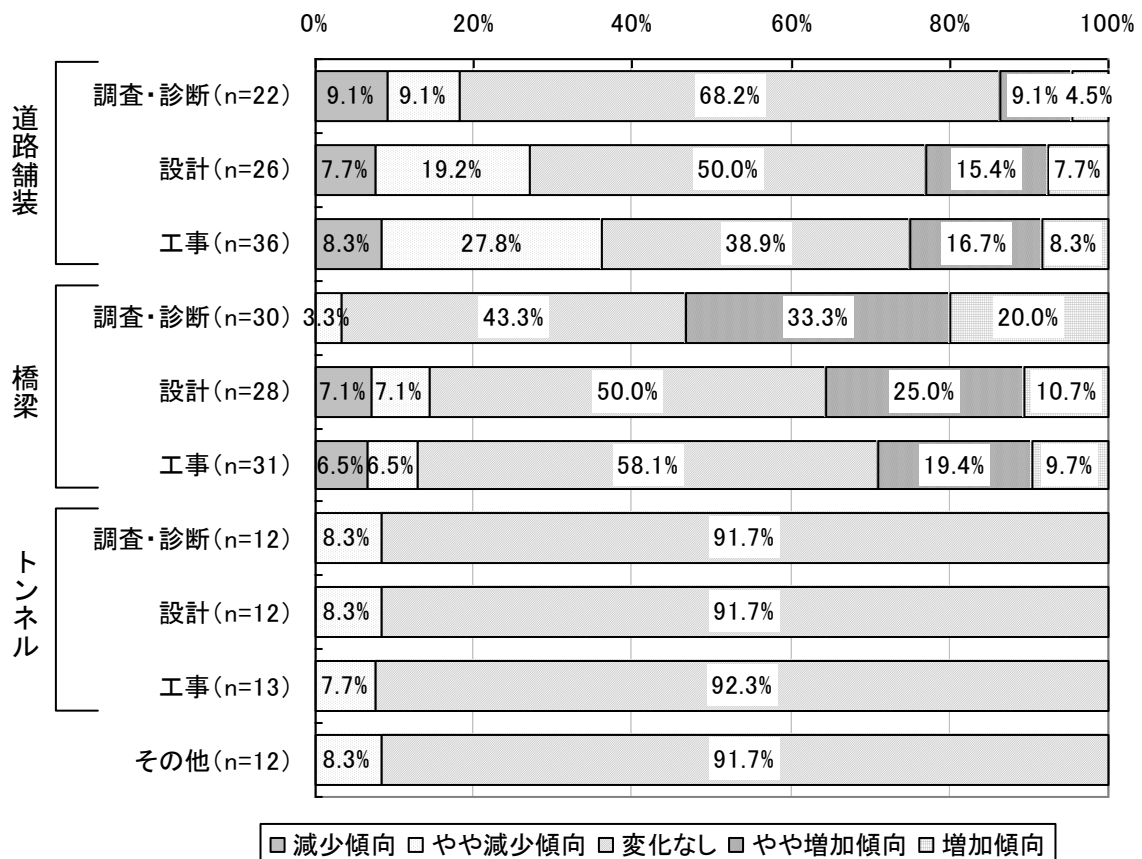


図 3-2-30 【町村】発注動向

(2) 道路施設の維持管理に係る予算の確保について

- ・ 「大幅に不足気味」もしくは「やや不足気味」との回答についてみると、県→市→町村の順に少なくなっている。なお、「大幅に不足気味」との回答は、市で47.7%と最も多い。
- ・ また、「余裕をもって確保」もしくは「なんとか確保」との回答は、町村で43.6%と最も多くなっている。

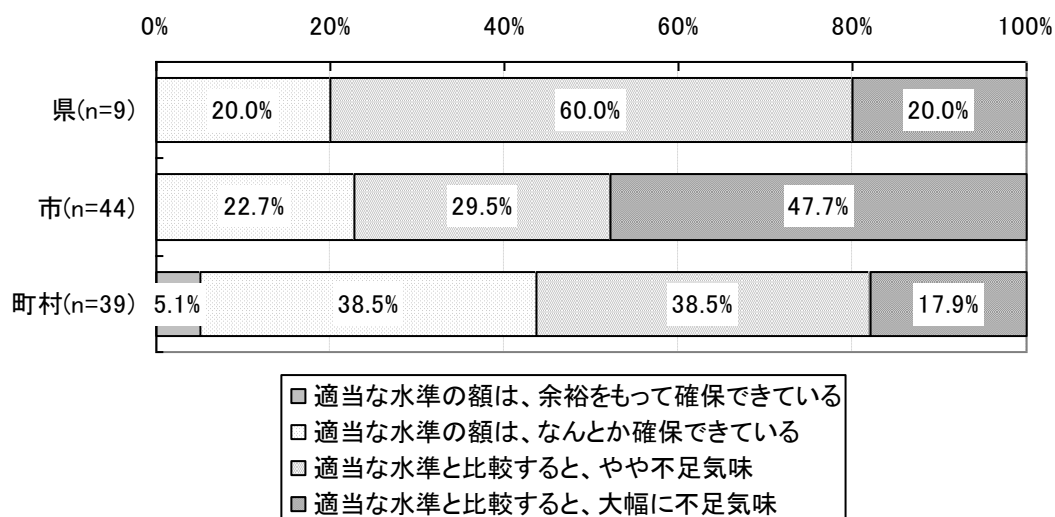


図 3-2-31 予算の確保

3.2.4 道路施設の維持管理関連業務に係る「発注方式」

(1) 「分離・分割発注」の考え方の動向（直近5年程度ベース）

- ・ 「あまり変化はない」との回答が最も多くなっているものの、「分離・分割発注を推進している」との回答も、市で14.6%、町村で13.2%となっており、「包括的な発注を推進している」との回答と比較するとやや多くなっている。

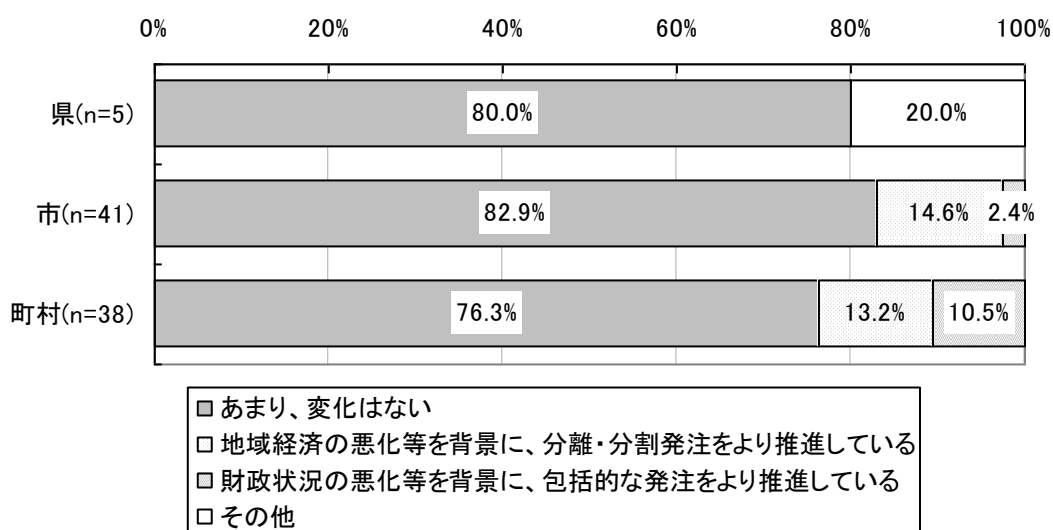


図 3-2-32 「分離・分割発注」の考え方

(2) 民間委託の際の主な発注方式

- 全体的には、県、市、町村ともに「指名競争入札」と「随意契約」が大きな割合を占めている。とくに、「除雪」や「土砂撤去等」では、随意契約の割合が高くなっている。
- 一般競争入札については、比較的市での実績が多くなっており、「舗装工事」では 16.3%、「除草・植栽管理」では 14.0%、「健全度評価」では 10.5%となっている。町村では「舗装工事」で 15.4%、「道路構造物や付帯物の維持補修」で 10.0%となっている。
- なお「地域要件付一般競争入札」は、県では「舗装工事」で一部みられるが、これも市での実績が比較的が多くなっており、「除草・植栽管理」、「道路構造物や付帯物の維持補修」、「舗装工事」、「清掃」などでやや多くみられる。

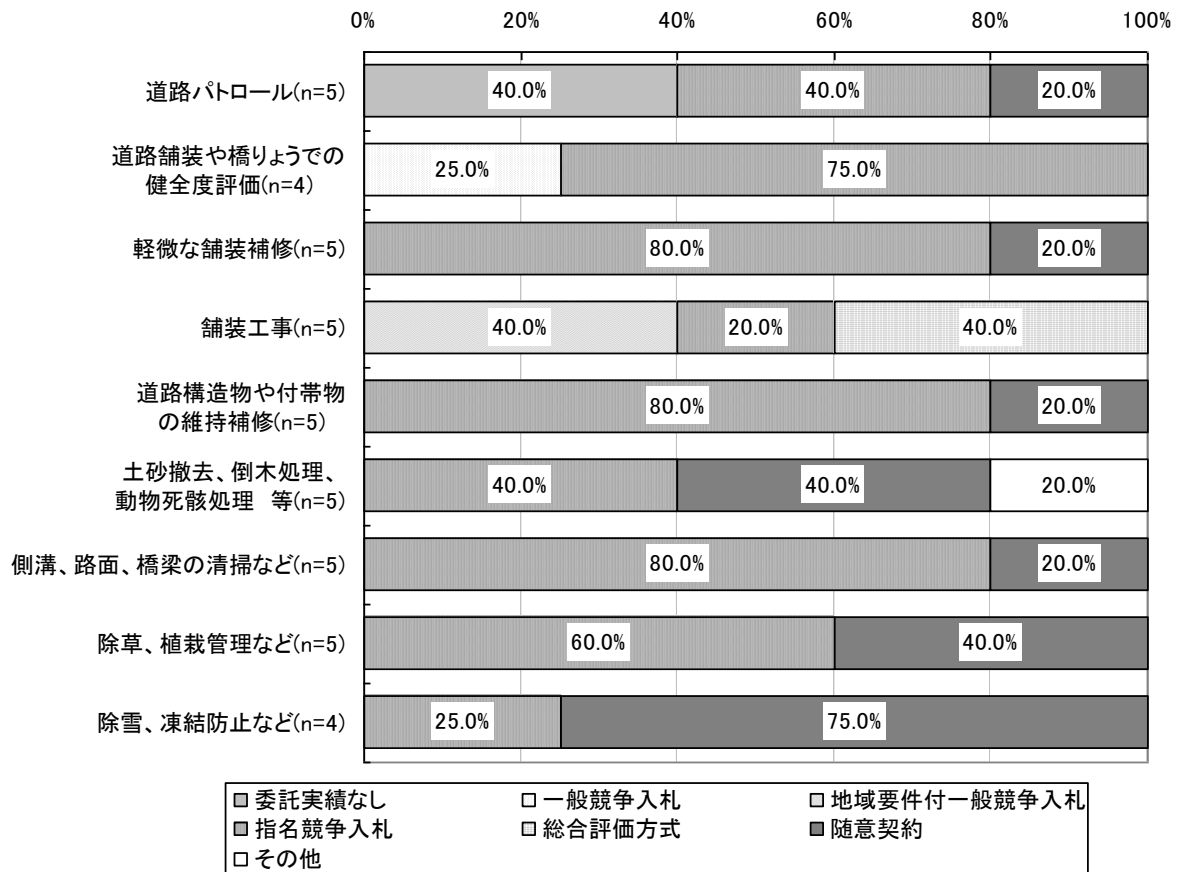


図 3-2-33 【県】民間委託の発注方式

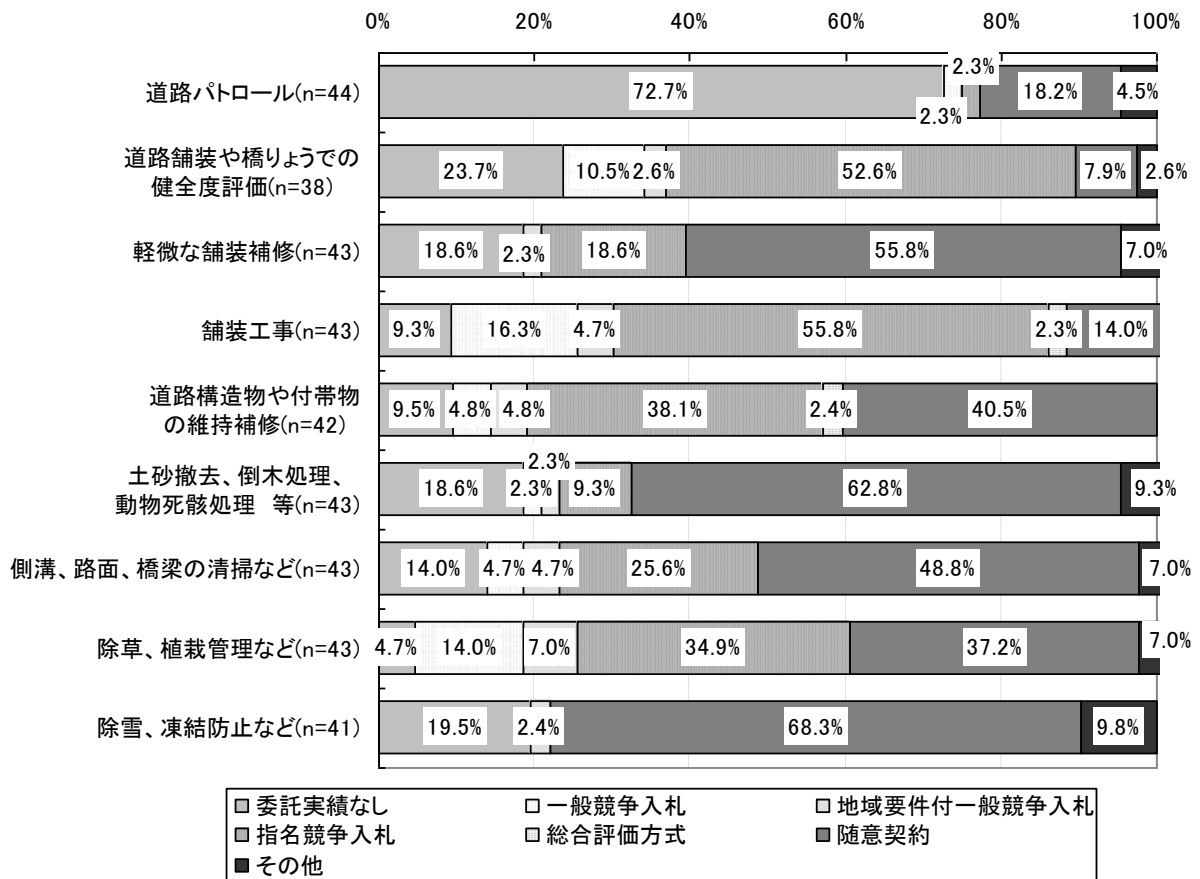


図 3-2-34 【市】民間委託の発注方式

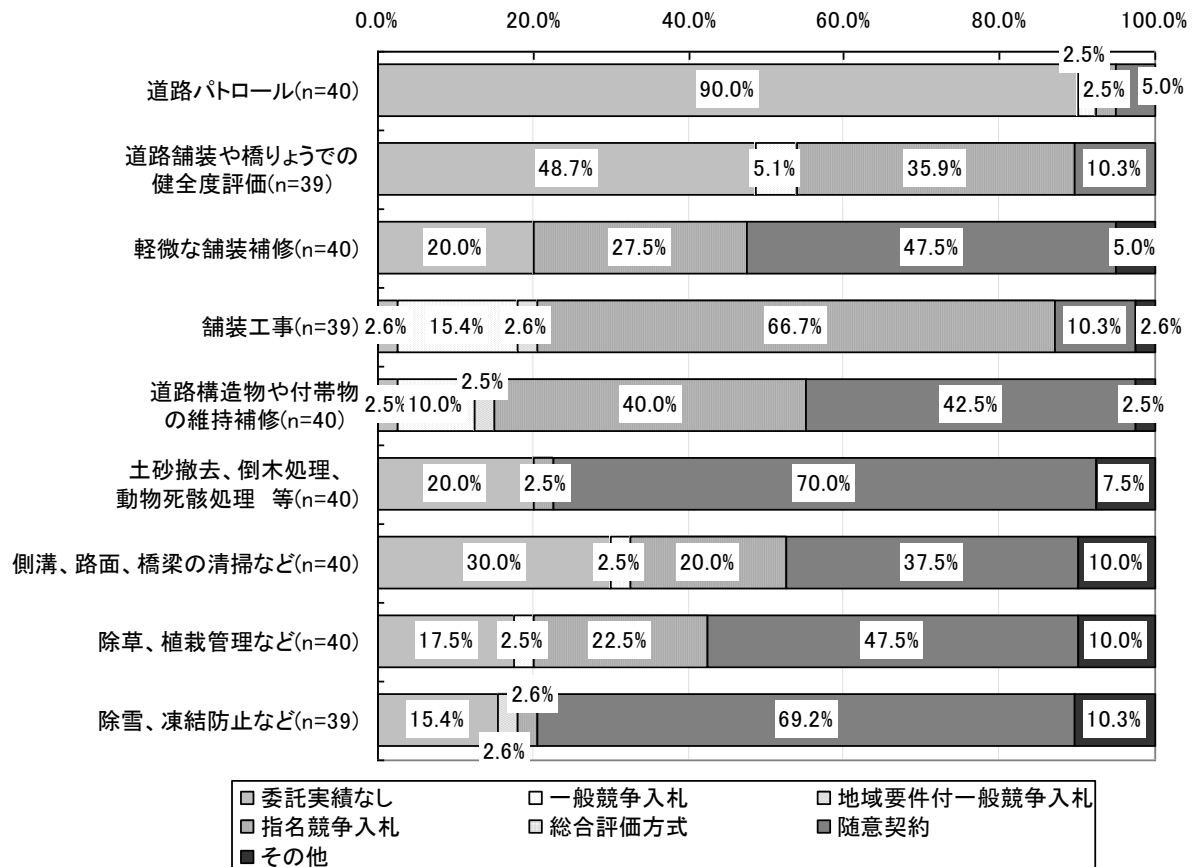


図 3-2-35 【町村】民間委託の発注方式

(3) 除雪業務の発注に係る費用負担について

- ・ 除雪業務の発注に係る費用の負担については、県では8割が「機械のリースもしくは保有」を行っているという回答している。なお、全体的には県では実施されている項目が多くなっているが、市町村では比較的少なくなっている。
- ・ 県、市、町村のいずれにおいても最も実施されている割合の高いものは「機械のリースもしくは保有」となっている。

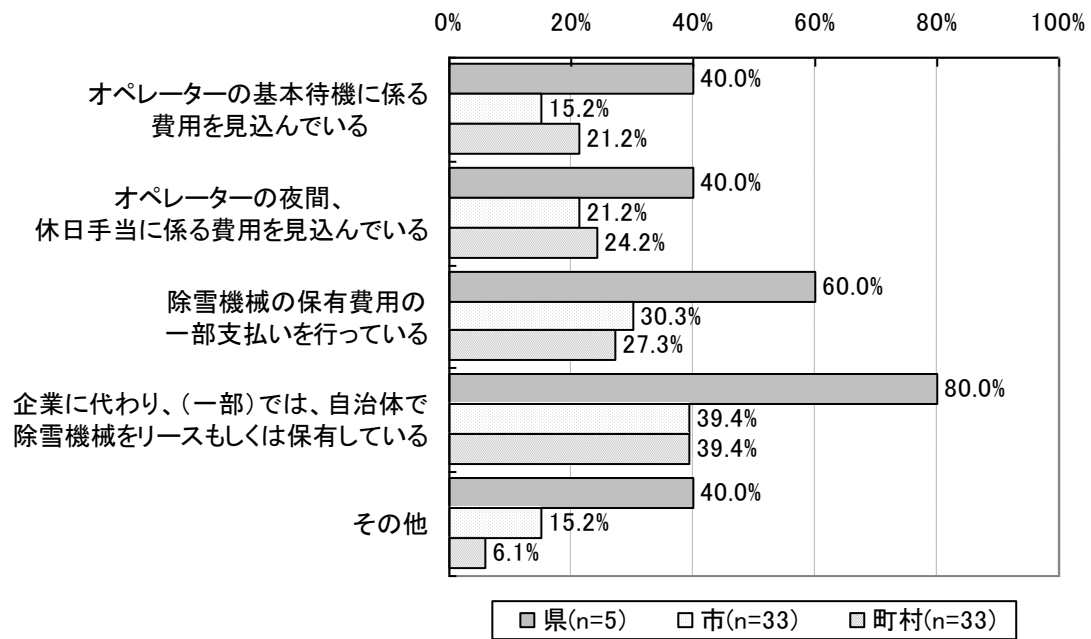


図 3-2-36 除雪業務発注の配慮

3.2.5 「共同受注方式」について

(1) 「共同受注方式」の導入を想定した場合の、導入可能性と必要性

- ・ 共同受注方式の必要性と導入可能性については、ともに県→市→町村の順で低くなっている。なお、必要性を「強く感じる」と回答した全ての自治体では、導入可能性について「既に実施済」と回答している。
- ・ 導入可能性については、「高い」と回答した自治体はなく、「やや高い」との回答が、県で20.0%、市で14.3%、町村で2.6%となっている。

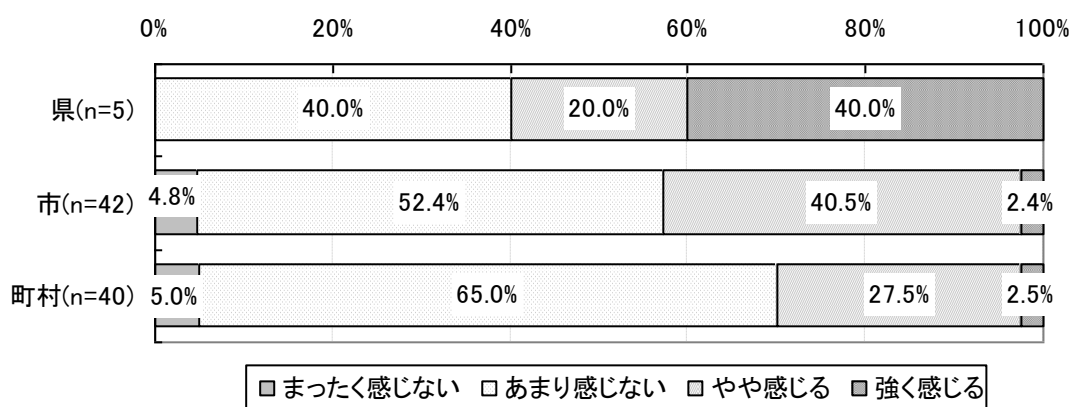


図 3-2-37 必要性

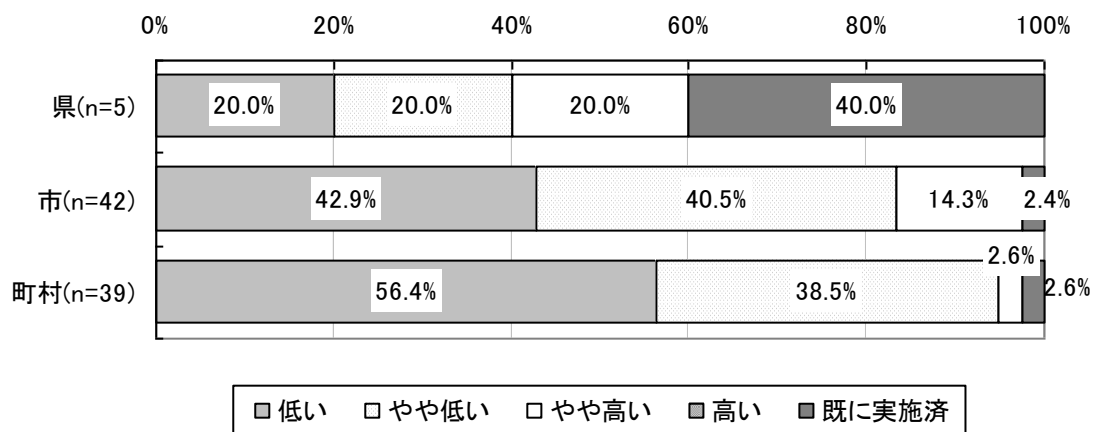


図 3-2-38 導入可能性

(2) 自由回答から得られた主な意見

必要性	導入可能性	選択した理由	地域
やや感じる	やや高い	受注業者が減少することにより、地元企業が衰退するのでは。一方では、職員への削減により、共同受注方式により発注者負担を軽減可能。	愛知県
		業者数（除雪等）の減少に加え、地域の協働が必要	富山県
	やや低い	修繕に当たっては、地域要望による整備も調整し実施している。また、市直営の修繕部署により、突発的に発生した箇所にも対応している。一括契約により市民から苦情が出ないサービスができるかが課題となる。	岐阜県
		台風や災害時に迅速に対応できると思われるから	三重県
	低い	業者数の減少や人員確保が難しくなっているから	福井県
		細かな市道まで行き届くのが遅くなる（手が回らないと思う）	静岡県
あまり感じない	やや低い	地域でJVや事業協同組合の結成が困難と考えられる。	長野県
		組合、JV等に参加できない業者が存在する	岐阜県
		現状でとくに問題がないため	愛知県
		中小業者の育成につながらないと思われる	石川県
	低い	小さな自治体では、地域の業者への配慮、育成の観点から例年の方式が慣例になっているため、JVや共同組合の組成が難しいと思われる。	長野県
		管内業者数も限られるため競争原理が働かない	
		委託の費用効果が望めない	
		道路維持補修の体制自体については、現状で不具合は感じないため。（地区毎での発注より早急な対応が可能）	岐阜県
	共同受注方式は理想ではあるが、市内業者の仕事の減少も考えられる。緊急時には、本巢市建設協会へ要請することとなっている。		
	「共同受注方式」は検討したことがない。管理する面積が広く、一括発注では困難と思われる。	愛知県	

※地域は回答のあった自治体の所在県を示す

(3) 「共同受注方式」に期待するメリット

- 共同受注方式の導入により期待されるメリットとしては、県、市、町村のいずれにおいても「複数者での共同受注による人材や機材の安定的・効率的活用」が最も高くなっている。次いで「契約本数の減少による発注業務の負担軽減」が多くなっている。
- なお、「発注ロットの増大による総費用の縮減」については、市町村では最も低くなっていると同時に、町村では「メリットである」と回答した自治体が1つもない結果になっている。

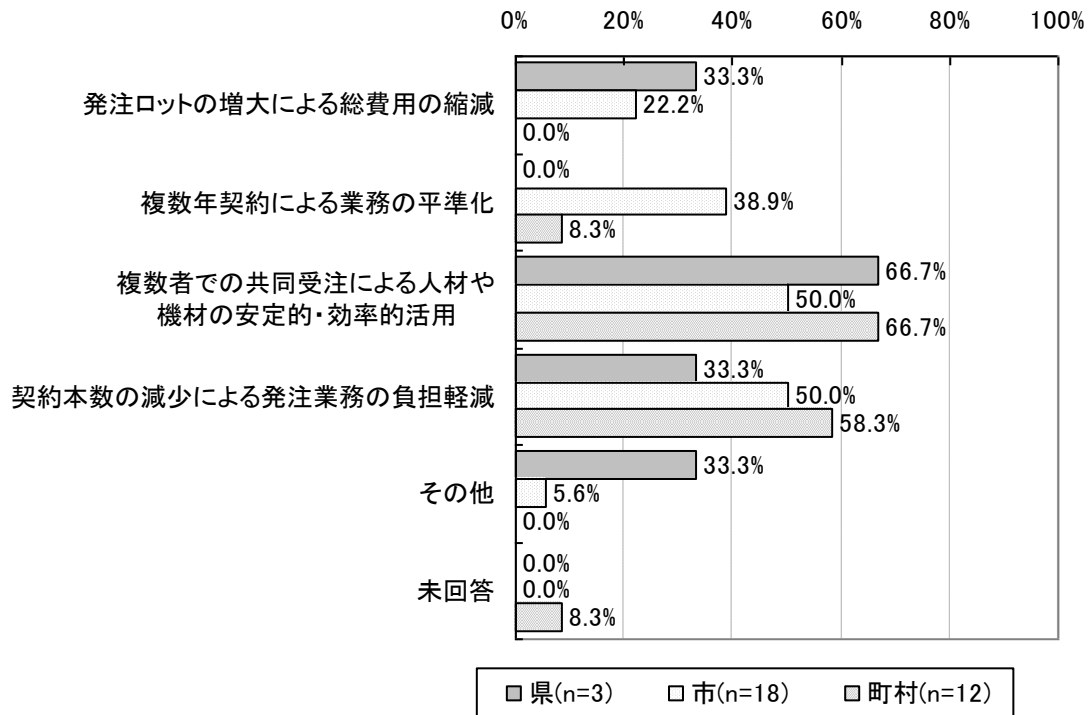


図 3-2-39 期待するメリット

必要性	導入可能性	期待するメリット	地域
強く感じる	高い	災害時の迅速な対応	長野県
やや感じる	やや高い	除雪作業の効率化	富山県

※地域は回答のあった自治体の所在県を示す

(4) 「共同受注方式」の必要性を感じない、導入可能性が低い理由

- ・ 市では「受注機会の減少につながる（受注から漏れた業者にとっては負担が大きい）」との回答が最も多くなっている。町村では、「競争環境の適正化が図られない」との回答が最も多くなっている。
- ・ 町村については「受注機会の減少につながる」との回答も多くなっており、市町村では「発注ロットの拡大による、受注機会の減少」への懸念が強いことがわかる。

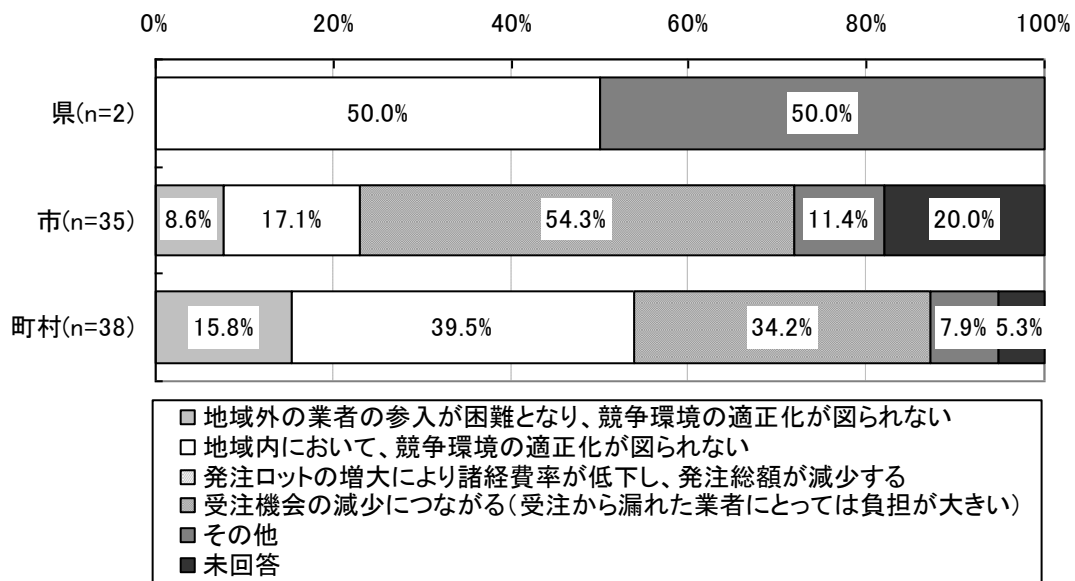


図 3-2-40 必要性を感じない、導入可能性が低い理由

必要性	導入可能性	必要性・導入可能性を感じない理由	地域
やや感じる	低い	現段階で、共同受注する内容の見通しが全く立たない。	富山県
あまり感じない	低い	地域の苦情や要望等の調整は「委託」では難しいと思うため	福井県
		企業の採算性と費用とのバランスがとれない	長野県
		道路維持補修の体制自体については、現状で不具合は感じないため。(地区毎での発注より早急な対応が可能)	岐阜県
	やや低い	「共同受注方式」の検討を行っていないため	福井県
		当町では発注機会が少ない	岐阜県
まったく感じない	低い	発注単位が小規模であるため	愛知県

※地域は回答のあった自治体の所在県を示す

3.2.6 「共同企業体に関する規定」について

(1) 「特定JV」や「経常JV」に類する共同企業体の規定

- ・ 県では、特定JVについては、回答のあったいずれの県においても規定が存在している。
- ・ 一方、市町村では「いずれも規定されていない」との回答が、市で41.7%、町村では76.3%となっている。共同受注方式の発注先としてJVを想定する場合、多くの町村では、導入に際して新たに規定を作成する必要がある。

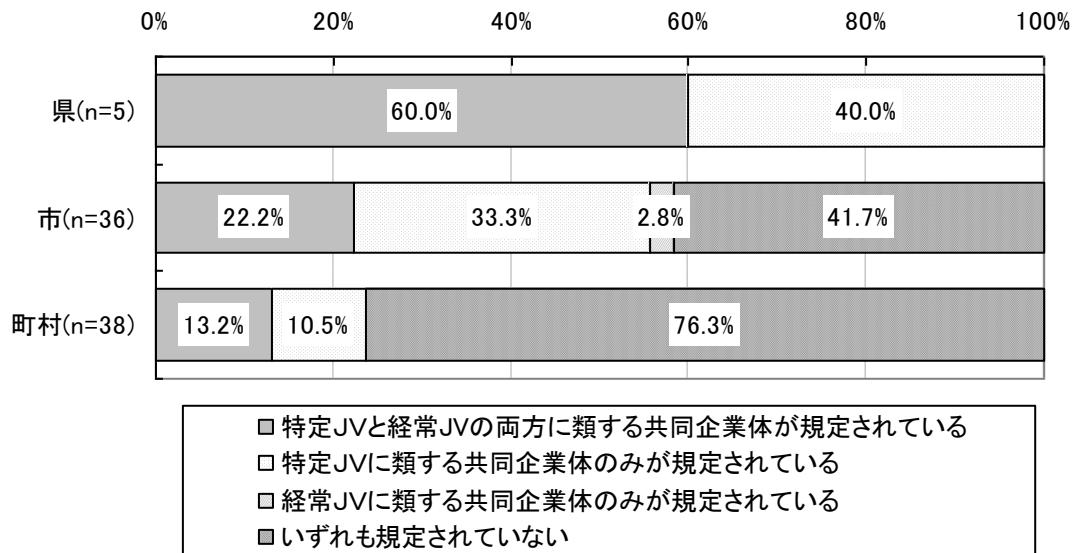


図 3-2-41 JVの規定

(2) 特定JVの規定内容

- ・ 特定JVが規定されている自治体においても、「小規模な道路施設の維持管理・補修などの工事・業務等」については、多くの場合、対象の工事・業務とはされていない。

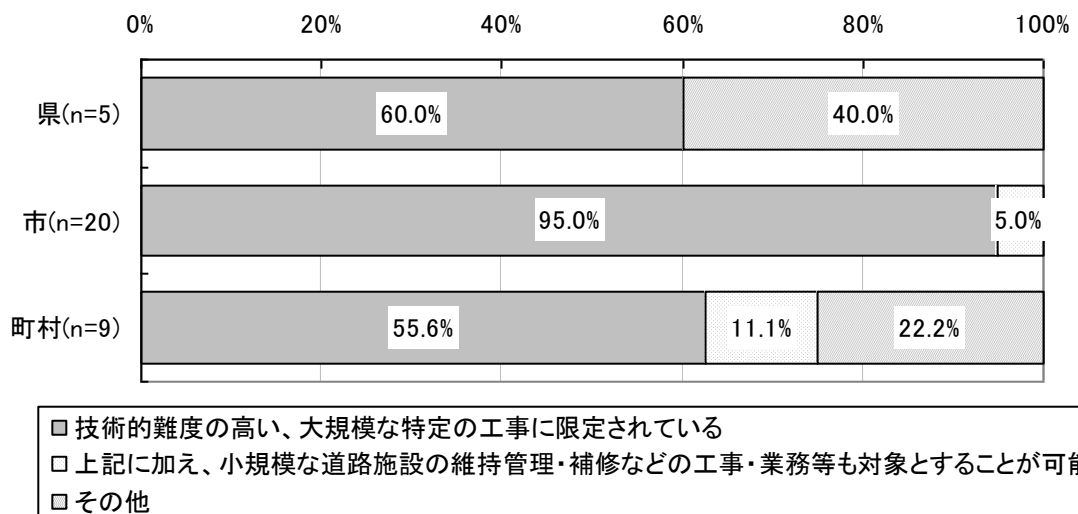


図 3-2-42 特定JVの規定内容

(3) 経常JVの規定内容

- ・ 経常JVでは、経常JVの構成員として登録をしている場合、単独での登録が認められないケースがみられるが、回答のあった自治体では半数程度で「単独での登録が可能」と回答されている。
- ・ なお、その他としては「経常JVと同一工種でない場合は登録可能」との回答が複数みられた。

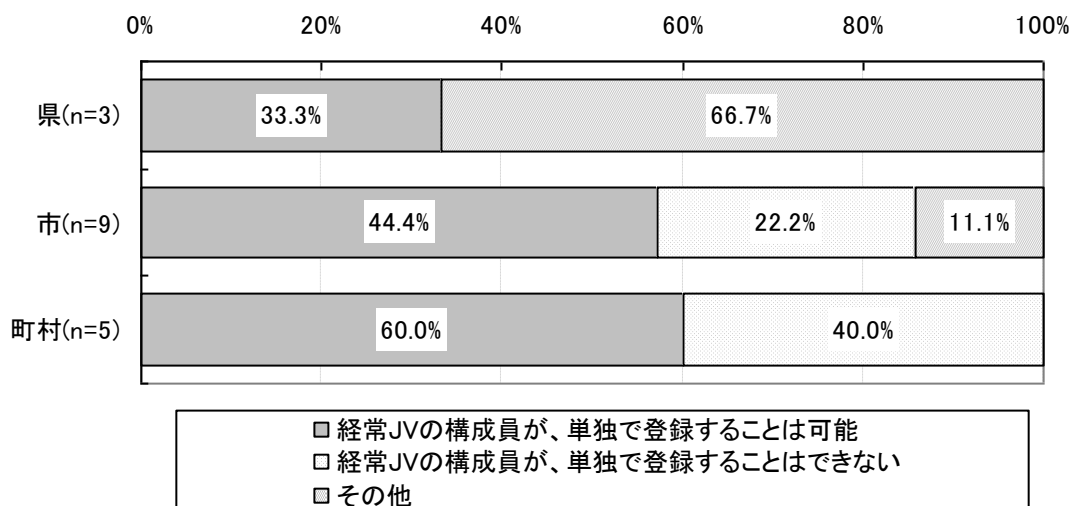


図 3-2-43 経常JVの規定内容

3.2.7 自由回答から得られた主な意見

ご意見	地域
当市では上下水道事業において、官民連携についての検討をはじめたところであるが、道路施設の維持管理も含め、連携の可能性について検討していく	長野県
零細企業が多く、高齢化が進むなど、環境悪化が目立つ。シルバー人材センター直営班への依存度が向上している。	長野県
経営不振により地元建設業者の数が減少しているため、緊急時の担い手不足がとくに懸念される。	愛知県

※地域は回答のあった自治体の所在県を示す

3.3 まとめ

本章では、中部圏内の自治体（全市町村および全県）を対象に行ったアンケート調査の結果を整理した。

以下では、その結果についてポイントを総括する。

（１）建設企業の減少を背景に、除雪・災害対応への問題認識はやや高くなっているが、現状では不調不落等の形で問題が大きく顕在化している状況にはない

域内の建設企業の事業所数の変化については、主として「経営不振による倒産」や「域内の事業者の事業規模の縮小」などを背景としながら、県では約８割、市町村では約４割が減少傾向と回答している。しかしながら、逆に言えば、一方では６割程度の市町村では「事業所数は減少していない」と回答していることになる。

そのような中、担い手不足に対する問題認識としては、全般的には「除雪」についての不安感が大きくなっている。また、市町村では「道路施設の維持補修」については相対的に不安感が小さく（４割程度）、「除雪」や「災害対応」で不安感が大きい傾向にある（６割程度）。

ただし、除雪・道路維持補修業務について「近年、不調不落が増加している」との回答は僅かで、現状では問題として広く顕在化している状況にはない。また、過去３年間の「災害協定に基づく出動要請」は、多くの市町村で出動実績がない状況となっている。

（２）維持補修のための予算確保は困難な状況にあるが、一般競争入札の実施割合は低く、分離・分割発注を推進する市町村もみられるなど、コスト削減のための取り組みは鈍い

市町村の外部委託の動向をみると、橋梁の維持補修については、「調査・診断」について増加傾向にあるが、舗装やトンネルについては全体的に増加しているという状況にはなく、舗装の維持補修については、「増加傾向」と「減少傾向」の二極化が進んでいる。

予算確保の現状は、県や市で「不足気味」との回答が約８割、町村では約４割となっているが、とくに、市では「大幅に不足気味」との回答が約５割と高い状況にある。

しかしながら、発注方式は「随意契約」と「指名競争入札」が中心で、「一般競争入札」の実施割合は低いとともに、さらに「近年、より分離分割発注を推進している」との回答が市町村で約１５％程度あり、コスト削減の動きが目立っているという状況とはいえない。

（３）除雪費用の積算上の配慮はとくに市町村で十分な状況にはない

近年、除雪業務に係る適正な費用計上が問題となることがあるが、市町村では積算上の配慮事項が少ない状況にある。市町村での費用計上の状況では、「自治体による除雪機械のリース・保有」は約４割、「除雪機械の保有費用の一部支払い」で約３割、「オペレーターの夜間・休日手当て」および「オペレーターの基本待機に係る費用」で約２割程度となっている。

(4) 共同受注に感じるメリットは「資機材の効率的活用」や「発注業務の負担軽減」が主で、「発注ロットの拡大による費用の縮減」はメリットとして解されていない

共同受注方式の必要性和導入可能性については、ともに県→市→町村の順で低くなっているおり、町村において「必要性をやや感じる」「強く感じる」との回答は、約3割に留まっている(県で約6割、市で約4割)。

また、共同受注方式に対して期待するメリットとしては、県、市、町村のいずれにおいても「複数者での共同受注による人材や機材の安定的・効率的活用」が最も多く、次いで「契約本数の減少による発注業務の負担軽減」が多くなっている。

しかしながら、とくに市町村では「発注ロットの増大による費用の縮減」との選択は最も少なく、共同受注方式をコスト削減のための手段として認識している自治体は非常に少ない。

(5) 多くの市町村ではJV規定が存在せず、共同受注方式を採用する場合には新たにJV規定を作成、もしくは規定の内容を変更するなどの準備が必要となる

県ではJV規定は既にあるものの、市町村では「いずれも(特定JV、経常JV)規定されていない」との回答が、市で41.7%、町村では76.3%と高くなっており、多くの市町村ではJV規定が存在していない状況にある。

また、JV規定がある場合においても、特定JVに係る規定内容の多くは、対象工事を「技術的難度の高い、大規模な特定工事」に限定しており、「小規模な維持管理・補修など」は対象となっていないケースが大半となっている。

規定のない多くの自治体では、JVへの発注経験がないと考えられるが、共同受注方式を導入するには新たに規定を作成するか、もしくは規定の内容を変更するなどの準備が必要となる。

第4章 建設企業の受注動向と共同受注方式への意向

【概説】

【近年の受注動向】

- 発注額は全体的に縮小傾向にあるが、維持管理業務の割合は相対的に上昇。市町村では維持管理への関心は未だ低いが、一部の市では共同受注の検討も始まっている
- とくに市町村道において、管理水準が大幅に低下しているとの意見が多い

【共同受注方式導入の賛否】

- ある程度規模の大きな企業では、「複数年契約による経営の安定化」等をメリットとしながら「賛成」との声が多くなっているが、比較的小規模の企業にとっては「受注機会の減少につながる」との懸念から反対意見も多い
- 具体的には、0～100人未満の企業では、規模が大きな企業ほど賛成の傾向にある

【発注方法に係る意向】

- 除雪等の業務を包括的に発注し、分担施工するだけであればメリットはなく、発注ロットの拡大により受注金額が減少するだけとなることが懸念される
- 橋梁の維持管理を、パトロールから点検、補修まで一貫して担当し、適切な維持補修工法を提案することを可能にするなど、付加価値の高いパッケージとすることで、共同受注方式のメリットを高めることが可能
- 総合評価方式など、企業体の技術力を評価できるような制度設計が必要

【受注体制に係る意向】

- 「2～3社程度のJV」との意見は適正な競争環境の確保という観点、「分担施工」という意見は、責任範囲の明確化という観点がそれぞれ動機となっている
- ただし、分担施工では従来と変わらないため、構成企業間の相乗効果を得るためにも「共同施工」が望ましいという意見も少数であるがみられる

【地域維持型契約方式について】

- 構成企業が10社にもなる場合、発注者との連絡調整を幹事会社が担当することになり負担が重いのではないかと懸念がある
- 地域維持型契約については、その他の点についても実際の運用について不明瞭な点が多いとの意見がある

第4章 建設企業の受注動向と共同受注方式への意向

4.1 建設企業アンケート調査の概要

(1) 調査の目的

中部圏内の建設関連企業に対するアンケート調査を実施し、近年の受注動向の変化や、今後必要になると考えられる取り組みや技術の考えなどを把握する

(2) 実施概要

調査対象：中部9県内の建設関連企業

TSR 企業情報ファイル CD-ROM 2011年08月版（東京商工リサーチ）より、土木
工事及び舗装工事業を業務に含む従業員数20名以上の企業300社を抽出

調査方法：郵送による配布／回収

調査期間：発送：2011/10/18(火)、投函〆切：2011/11/2（水）

回収結果：回収率26.0%（78/300）

表 4-1-1 調査票の回収結果

	送付数	回収数	回収率
富山県	29	10	34.5%
石川県	30	7	23.3%
福井県	29	4	13.8%
長野県	35	6	17.1%
岐阜県	35	11	31.4%
静岡県	35	8	22.9%
愛知県	43	16	37.2%
三重県	23	5	21.7%
静岡県	41	8	19.5%
不明	-	3	-
合計	300	78	26.0%

(3) 主な調査項目

4.2.1 会社の概要

[社名、従業員数、年齢別構成、業務内容、主な受注先 等]

4.2.2 道路施設の維持補修・補強に関する業務の近年の受注動向

[近年の受注動向、近年の道路資産の維持管理水準の変化 等]

4.2.3 道路施設の維持管理業務における共同受注方式の導入について

[共同受注方式の導入への賛否、導入によるメリット・デメリット、導入条件 等]

4.2 建設企業アンケート調査の結果

4.2.1 会社概要

(1) 従業員

- ・ アンケート調査票を回収することができた企業の従業員規模としては、最も多いのが 30～49 名の企業で 30.4%となっている。
- ・ 企業の年齢構成をみると、30 歳未満が全従業員の 10%未満の企業が全体の 45.9%を占め、20%未満になると、全体の 87.8%を占めている。
- ・ さらに 50 歳以上が半数以上を占める企業の割合は 26.0%になるとともに、30%以上になると、全体の 54.8%となり、全体的に年齢構成が高くなっていることがわかる。

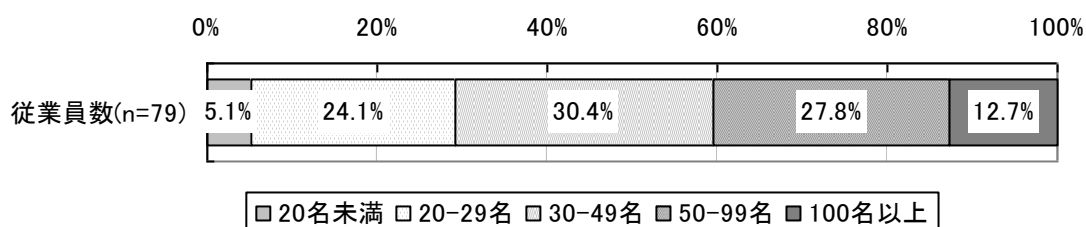


図 4-2-1 従業員規模

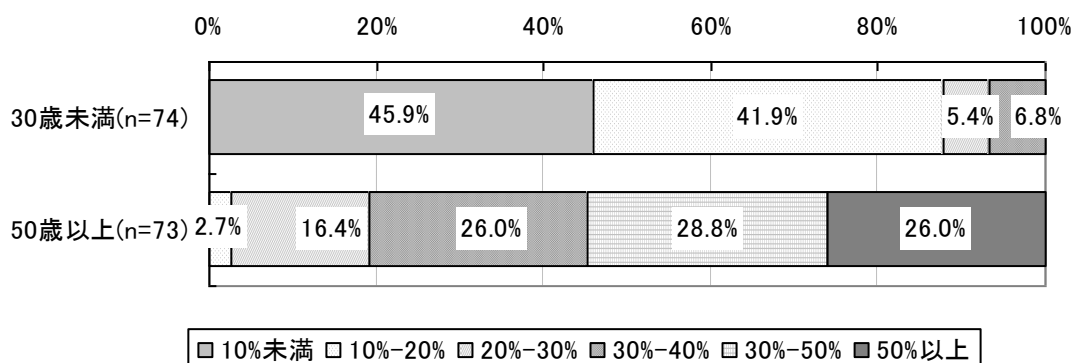


図 4-2-2 年齢構成割合別の企業割合

(2) 業務内容

- ・ 主な業務内容をみると、最も多いのは「土木工事」となっており、ついで「建築工事」となっている。
- ・ また主な受注先（元請け）をみると、県が最も多く 41.6%、次いで市町村が 23.4%、国が 22.1%となっている。民間企業は全体に占める割合は小さく、13.0%となっている。
- ・ なお、下請けについてみると、県内に本社を置く企業からの受注が 72.1%となっている。

表 4-2-1 業務内容（※売上高の高い業務上位3つ）

	1位	2位	3位
土木工事	58	20	0
建築工事	15	27	5
調査・設計、測量	0	2	13
その他	6	13	16
未回答	0	17	45
合計	79	79	79

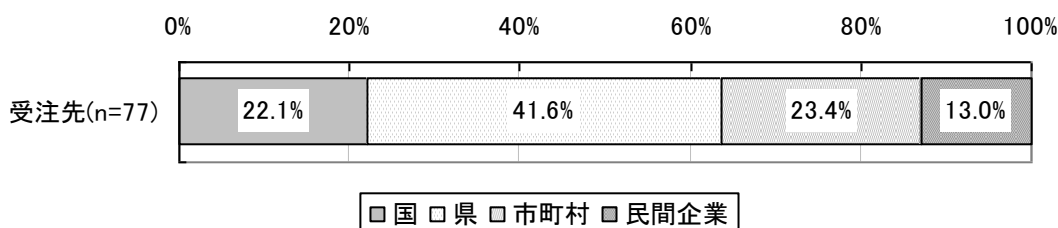


図 4-2-3 主な受注先（元請け）

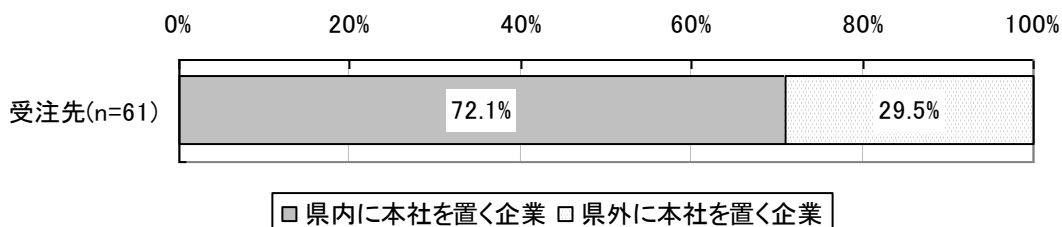


図 4-2-4 主な受注先（下請け）

4.2.2 道路施設の維持補修・補強に関する業務の近年の受注動向

(1) 受注動向

- 道路施設の維持補修・補強に係る受注動向についてみると、全体的には「減少傾向」もしくは「やや減少傾向」との回答割合が高くなっている。
- 「やや増加傾向」もしくは「増加傾向」との回答が比較的多いものとしては、(回答数の多かったものの中では)「橋梁の工事 (29.6%)」、「道路舗装の工事 (8.6%)」などとなっている。

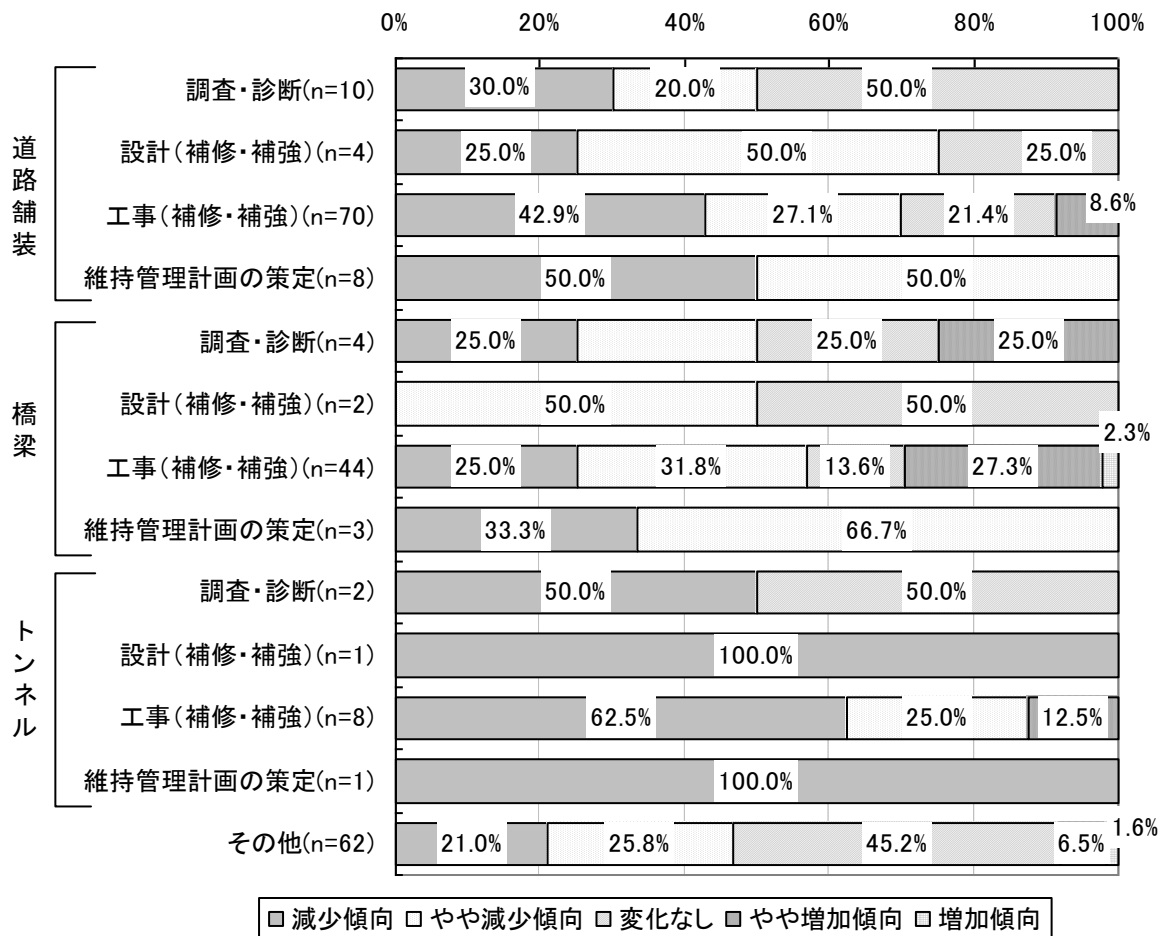


図 4-2-5 受注動向

※「その他」は、道路パトロール、清掃、小規模補修など

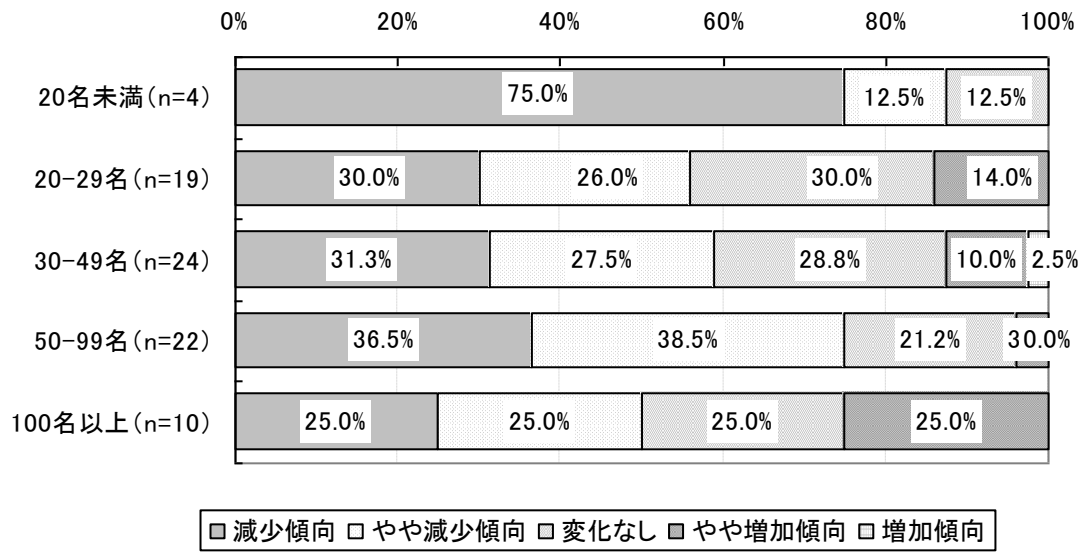


図 4-2-6 受注動向（従業員規模別）

(2) 管理水準の変化

- ・ 受託者からみた管理水準の変化としては、とくに市町村道について「大幅に低下」もしくは「やや低下」との回答が比較的多くなっている
- ・ また、国、県、市町村のいずれについても、「大幅に低下」もしくは「やや低下」との回答が最も多かったのは「舗装工事」、次いで「清掃・除草・小規模工事等」となっている。
- ・ なお、「より充実している」との回答が比較的多かったのは、国と県の「橋梁工事」となっている。

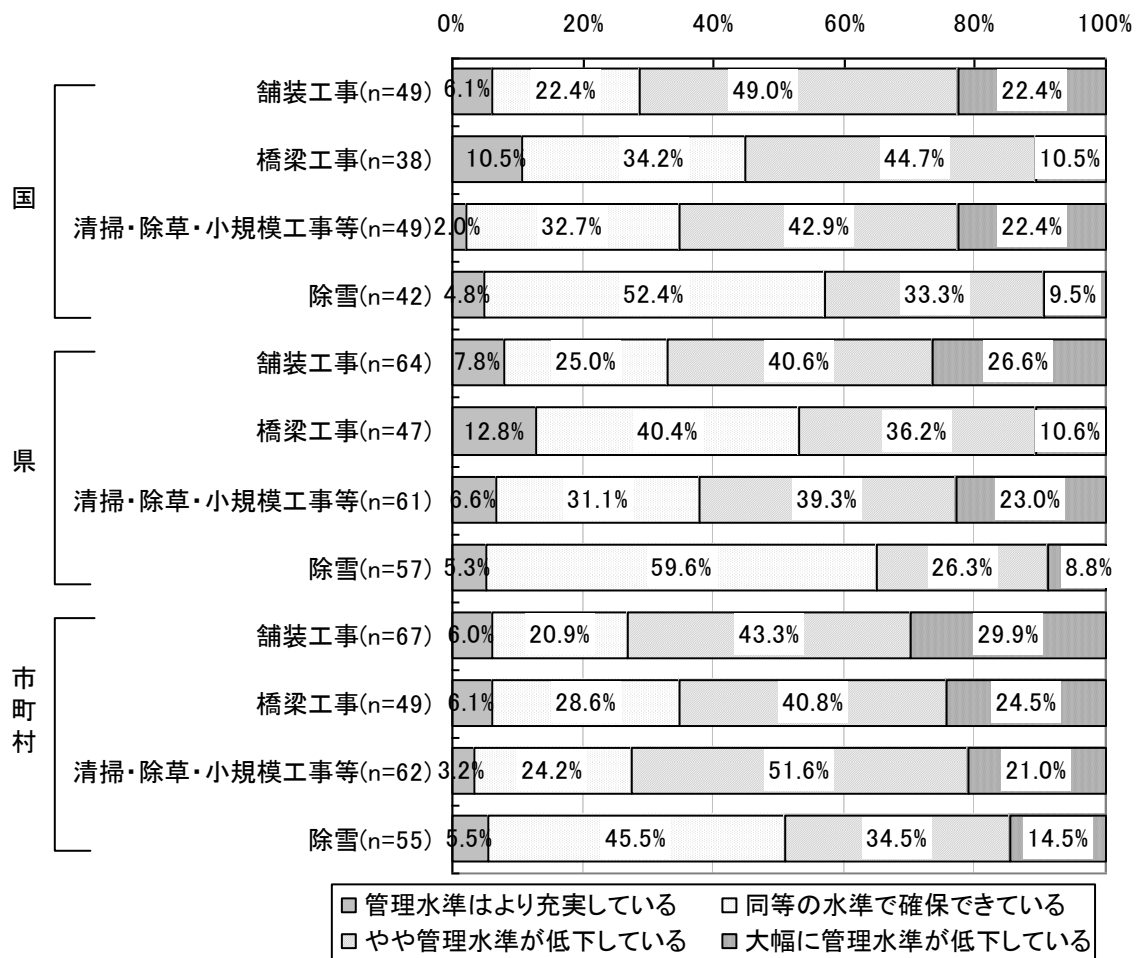


図 4-2-7 管理水準の変化（以前の管理水準（10 年位前）と比較して）

4.2.3 道路施設の維持管理業務における共同受注方式の導入について

(1) 県や市町村が「共同受注方式」を導入することを想定した場合の賛否

- ・ 共同受注方式の導入への賛否については、「方針としては賛成 (28.6%)」が「方針としては反対 (20.8%)」を僅かではあるが上回っている。ただし、「条件によって賛成もしくは反対」が 50.6%と最も多くなっており、設定される条件が重要な判断基準になるものと考えられる。
- ・ なお、従業員規模別にみた場合、20～99名の従業員規模では、規模が大きくなるに従って「方針としては賛成」との回答割合が増加している。
- ・ なお、「20名未満」の企業では4社全てが「方針としては反対」を選択している。その他の従業員規模では「方針としては反対」との回答は概ね2割程度となっている。

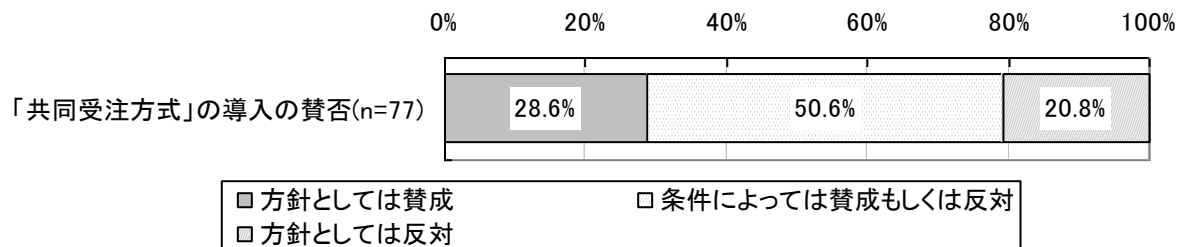


図 4-2-9 「共同受注方式」導入の方針

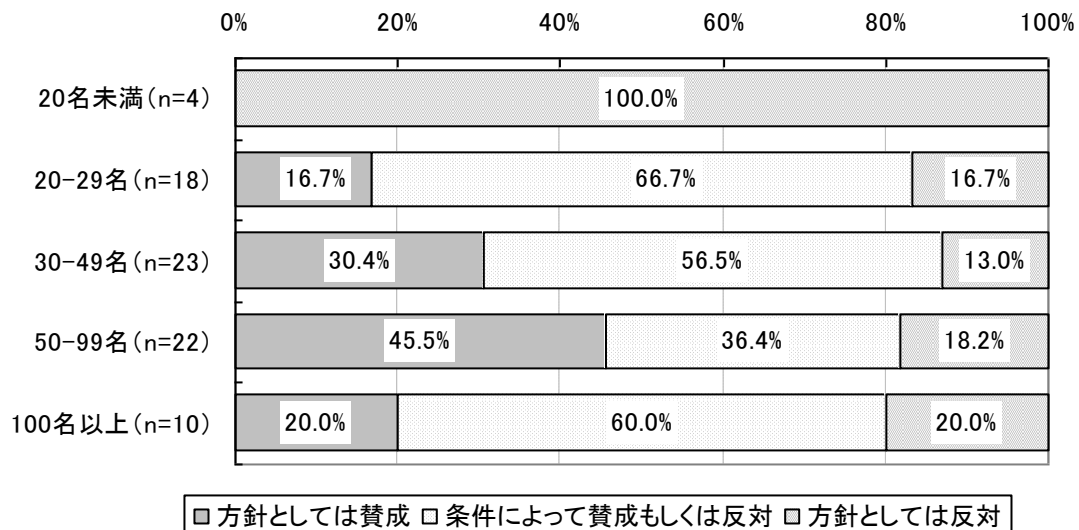


図 4-2-10 「共同受注方式」導入の賛否（従業員規模別）

(2) 「共同受注方式」に期待するメリット

・ 共同受注方式の導入に期待するメリットとしては、「複数年契約による業務の平準化」が45.8%と最も多くなっている。次いで「人材や機材の安定的・効率的活用」が32.2%と高くなっている。

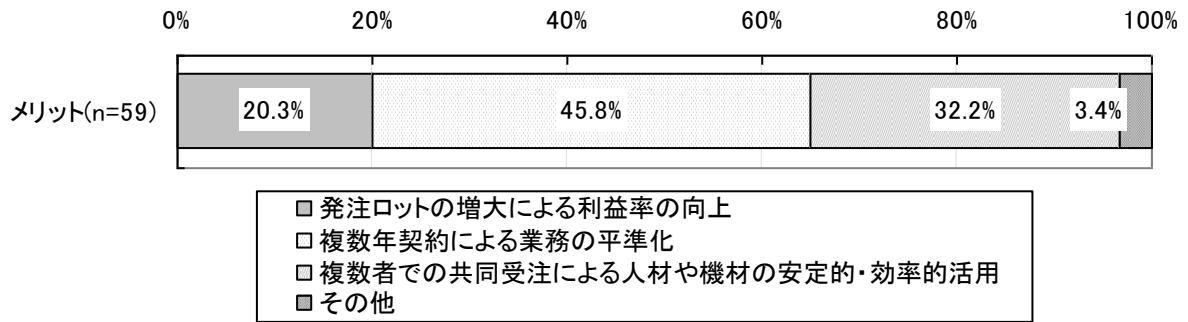


図 4-2-11 期待するメリット

(3) 受注体制・施工方式の望ましい形

・ 受注体制については「2～3社程度のJV」、施行方式については「分担施行方式」との回答がそれぞれ多くなっている。
 ・ ただし、受注体制については、4割程度が「事業協同組合」を選択しており、意見が割れる結果となっている。

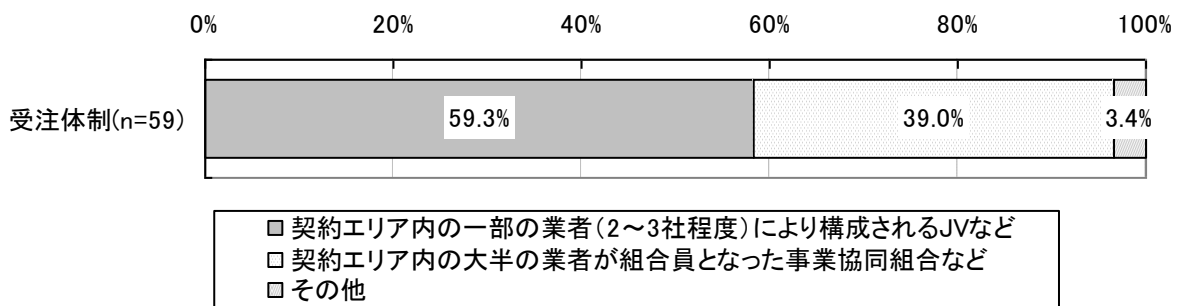


図 4-2-12 受注体制の望ましい形

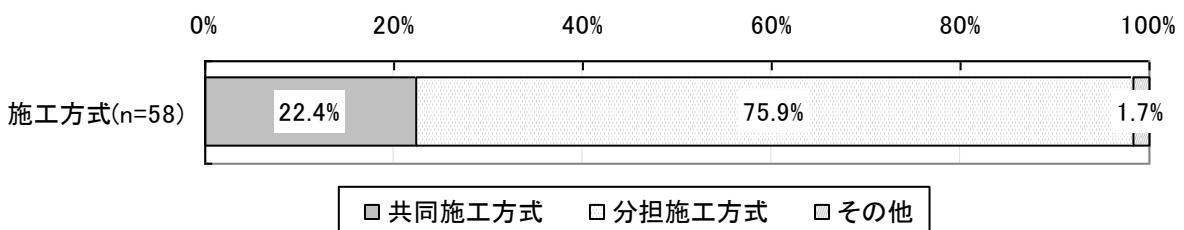


図 4-2-13 施工方式の望ましい形

(4) 「共同受注方式」導入に反対の理由

- ・ 共同受注方式の導入に反対の理由としては「受注機会の減少につながる」が最も多く、62.5%となっている。
- ・ 次いで「包括発注の対象となる業務への参入が困難になる」が31.3%と多くなっており、全体として受注できなかった場合のリスクを懸念する声が多くなっている。

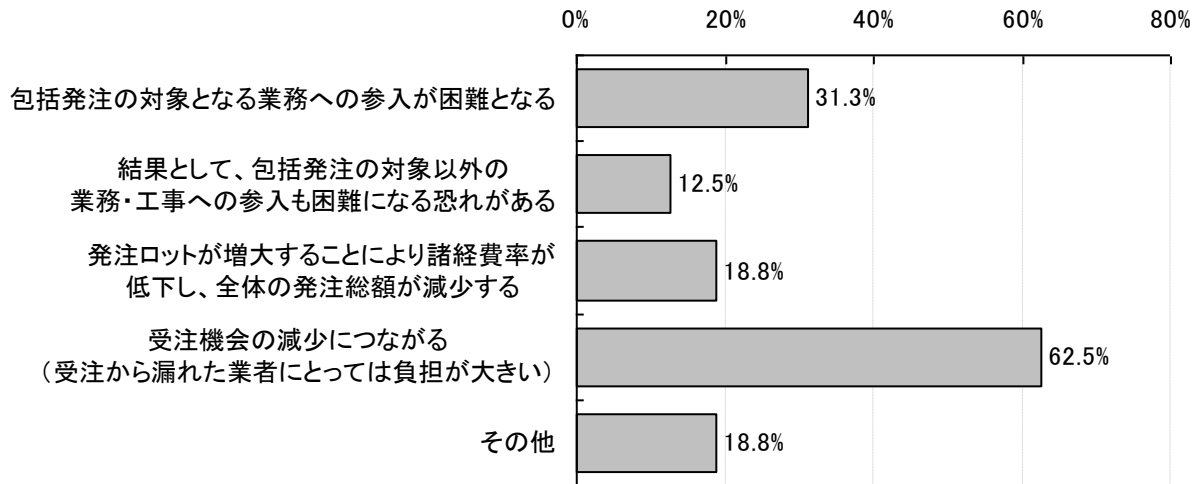


図 4-2-14 反対の理由 (n=16)

4.3 建設企業ヒアリング調査の概要

(1) 調査の目的

建設企業アンケート調査で回答を頂戴した企業の中から、3つの企業に対してヒアリング調査を実施し、アンケートだけでは把握することのできない詳細な意見などを収集した。

(2) 実施概要

調査対象：A社（従業員規模：約40人）

B社（従業員規模：約60人）

C社（従業員規模：約40人）

調査方法：訪問ヒアリング調査

調査日時：A社 2012年2月10日（金） 15:00～16:00

B社 2012年2月13日（月） 10:30～11:30

C社 2012年2月14日（火） 13:30～14:30

4.4 建設企業ヒアリング調査の結果

4.4.1 A社（従業員規模：約40人）

1. 近年における資産の維持補修業務の受注動向および今後の見通し

[県内業界の全体的な動向]

- ・ 受注は件数、金額共に減少。一時期の金額ベースで4割程度。橋梁のみが横ばいという印象。
- ・ この地区では、業者数は減っていないが、社員数が大きく減少している。
- ・ 維持補修が大幅に増加した感じはない。
- ・ 補修は狭いエリアだと受注額が確保できないので、県外でも展開している。地域内企業への発注が優先されている県では、地元企業と連携して受注している。
- ・ 市の道路維持は発注自体がなく、補修行為が行われていない。市には主要道路を管理していないこともあってか、道路構造物の劣化に対する危機感は乏しいように思える。

[除雪について]

- ・ 市道レベルの除雪業務について、県内でも地域によっては受注業者がいない。もともと町単位では直営で除雪をしていたが、市町村合併に伴って市全域で業者委託に移行を目指している。
- ・ 県では除雪車を県が保有し、オペレーターを委託する形（7割近く）と除雪車を保有する業者から県が借り上げる形で実施している。
- ・ 現状で市が業者委託をしている地域では、機械を保持している業者と契約している(借り上げ・随意契約)。

[今後の見通し]

- ・ 今後は民間に裁量権を移管していくような方向は進んでいこう。民間に移した方が効率化されると思う。

2. 維持補修業務の受注拡大に向けた問題・課題

[維持補修業務に対する認識]

- ・ この地域は融雪剤等による構造物へのダメージが大きいので、維持補修は重要な分野であると思う。
- ・ 当社としては維持補修の領域を重視していきたいと考えている。

[維持補修業務をとりまく課題]

- ・ コンサルタントも交えて、点検から補修までトータルで管理する大型の案件となれば、もう少しうまくいくのかな、という感想を持っている。技術提案できる業者が点検を行い、補修計画を立案していく方が全体として効率的である。
- ・ (将来的な影響を考慮しない) 部分的な対応で、かつ少額案件となっているため、全体とし

て十分な補修ができていないという感じがしない。

- ・ 民間への権限移譲を議論している中で、一部で懸念される“手抜き”については、ミス等の責任の追及は民間企業の方が厳しいものがある。受託した責任の範囲において、手を抜くというのは考えられない。手抜きをして利益を出そうという考えはありえない。

3. 地域維持型契約¹⁷（共同受注方式）のメリット・デメリットについて

[メリット]

- ・ 仮に除雪と維持補修と一体となり、かつ複数年契約となると大型案件化する。受注できれば、経営安定に大きく寄与することになる。一定規模の金額を期首計画から見込めることは、経営計画の点で大きな利点。
- ・ 通年契約だと作業員の確保もしやすく、(複数年となれば)作業の熟練性も高まり、コストダウンにもつながっていく。
- ・ 包括発注によって諸経費率が下がって発注総額が下がるのは事実だが、企業が効率化を図ればよいこと。それよりも通年での受注のメリットの方が大きい。
- ・ 除雪業務に携わってきている会社と維持補修をしている会社とがJVを組めば、競争力の点で優位に立てる可能性も秘めていると考えている。そうした得意な所を担当できれば利益を生み出せると思う。
- ・ JVにすれば工法等の技術バリエーションも広がり、その点でも意味があると思う。

[デメリット]

- ・ 複数年契約となると、受注機会が減少する。

4. 地域維持型契約（共同受注方式）の導入に必要な条件等について

[甲型（共同施行方式）を選択する理由]

- ・ 過去にもあった乙型経常JVは、各社の単独受注と、あまり変わらない。
- ・ 地域維持型ですすめる以上は、全ての工程に関わって進めていくべきだと思う。それぞれが不得意な分野を勉強していくこと、本質的に難しい企業間のコミュニケーションを図っていかないと、地域維持型をJVで進めていく意味がないように思える。JV企業間の交流がないと互いの技術力の向上につながらない。乙型ではなく、甲型の方が良いと思う。
- ・ 確かに施工個所にも良い場所と悪い場所とがあるが、全体のリスクをJV全体で受け止めるという理念があれば、がんばって利益を出して、それを分配しましょうという形におさまると思う。
- ・ 甲型は利益の配分は出資比率に応じて行うが、決算は日頃から信頼関係を築き収支を確認しながら、最終的に利益を分配すればよいだけのこと。

¹⁷ 地域維持型契約については、P. 32 参照

- ・ 甲型も乙型も事務量には差がないと思う。

[地域維持型契約方式について]

- ・ 10 社程度というのは、地域性や震災時のバックアップ体制などを考えると妥当と思う。
- ・ 技術者の専任制等の線引き等¹⁸は、建設業法を踏襲しているので違和感を覚えない。
- ・ 専任制も、通期であれば技術者のノルマとの兼ね合いになるので、それと適合するのであれば、こうした制約も受け入れられる。
- ・ 「稼働日以外は非専任制」とする規定は、かなり配慮された規定だと思う。

5. その他

[地域に根ざした企業の育成などについて]

- ・ 地場企業であれば、地域の隅から隅まで知っている。競争原理を導入すれば、地場業者がなくなっても新規に参入してくるはずという考え方もあるが、他所から来ても場所がわからないうと困る。除雪や維持修繕には一定のノウハウが必要で、効率よく稼働させるには一定の期間がかかる。
- ・ 地域の業者は地域に住んでいるわけで、地域に愛着もあり、それはプラスアルファとして成果に反映されると思う。

[除雪について]

- ・ 除雪だけを包括発注するのは、厳しいかもしれない。
維持も除雪も精通していないとできない領域であり、専門化が進んでいる。地域維持型でも下請けは必要となる。

4.4.2 B社 （従業員規模：約 60 人）

1. 近年における道路資産の維持補修業務の受注動向および今後の見通し

[全体的な動向]

- ・ 当地域では、新設工事や改良工事が安定的に発注されており、維持補修工事は増えているとはいえず、以前とあまり変化はない印象である。
- ・ 国からの発注量は近年ほとんど変化は無い。維持補修業務に関して言えば、当地域は大きくエリア分けがなされており、比較的規模の大きい舗装会社が元請けとなる事が多い。当地域での国の業務は、河川の維持管理業務のみであり、当社は、水管橋の耐震補修工事の実績を多く有している。
- ・ 県の維持補修業務の発注件数もそれほど多くは無い。県の小規模維持補修業務（道路パトロ

¹⁸ 技術者の専任制等については、P. 34 参照

ールも含む)では、当該エリアでは6路線に対し年2回の単価契約による業務発注があるが、競争が激しい状況にある。当業務は総合評価の加点対象業務となるが、その業務実績の有効期限が2年半という事もあり、とくに期限が切れるタイミングには多数の業者が入札し、競合している状況にある。そのため、不調はほとんど見られない。

- ・ 県発注の業務の多くは一般競争入札であり、総合評価では200点中、企業評価が100点、残りの100点がヒアリングや技術提案に配点されている。総合評価における企業の評価において、加点対象となる実績は発注担当部局により異なるが、建設系では維持管理業務、雪氷業務、当該事務所との災害協定締結の有無、河川清掃等、農林系では植樹イベントへの参加等が対象となっている。
- ・ 市の維持補修業務も若干減少傾向にある程度であり、大きな変化は無い。

[競争環境の変化]

- ・ 維持補修業務は競合が激しく、各業者ともに調査基準価格で入札する事から、クジ運任せになっているのが現状である。調査基準価格を予定価格の90%にまで引き上げるなど、入札価格が下落しすぎない対応をお願いしたい。

2. 維持補修業務の受注拡大に向けた問題・課題

[維持補修業務の特徴]

- ・ 維持補修業務は利益が少ない(赤字が出なければ良いと考えるほど利幅は少ない)、発注額が小さい(単価が安い)、人の拘束時間が長い、評価点が低いというデメリットがある。

[評価について]

- ・ 評価点についていえば、国では80点以上が優良企業とされる中、一般的に高い評価点が得られない維持補修業務を受注すると、企業全体の平均点を下げる要因となってしまっているのが現状である。そのため、維持補修業務の評価点の付け方が改善され、高い評価点が得られるような仕組みとなれば、維持補修業務を積極的に受注していく事ができる。
- ・ 現状の仕組みでは、本社所在地と業務箇所が違う地域の場合は加点対象とならない。そのため、例えば国の業務であれば、地方整備局管内のどの地域の業務であっても、その業務が加点対象となり、別の地域の入札にも有利に働く仕組みが望まれる。

3. 地域維持型契約(共同受注方式)のメリット・デメリットについて

[地域維持型契約方式について]

- ・ 国から示されている地域維持形契約の資料では、受注に関する記載はあるものの、実際の施工や検査などの全体の流れが示されていない。また、受託する事による加点がどのようになされるのかも示されておらず、業者にとってどのようなメリットがあるのかが示されていないため、より大きな利益が得られる仕組みであるか判断出来ない。
- ・ JVの規模では、例えば10社をまとめる事となると、幹事会社の負担が大きく、現実的には

難しいと感じる。

- ・ 示された仕組みでは清算の方法が難しいと思われる。各工事の終了時点での支払いか、もしくは年度末の一括支払いかにより構成企業の運転資金にも影響すると思われる。

[メリット・デメリット]

- ・ 発注ロットが大きくなる事は、施工の効率性の面からみたメリットの一つといえるが、現時点では、効率化が進むことによる発注者側へのメリットのみが際立っているように感じる。
- ・ 地域業者を保護する事を目的として検討されているようであるが、当地域では仕組みを変えてまで保護しなければならないほど、地域の業者が疲弊している状況では無いと思われるため、この契約方式を導入するメリットが見出せない。

4. 地域維持型契約（共同受注方式）の導入に必要な条件等について

[地域維持型契約方式について]

- ・ 地域維持型契約では、現実的には“乙型”は考えにくいのではないかと。つまり、乙型は、万が一の事故が起きた場合、構成企業全体で責任を負う仕組みとなっており、構成業者数が多いほど、その責任を負うリスクが高まる構造となっている。代表者（幹事会社）が一括で請け負い、地元の業者に下請けに出す従来型の構造（甲型）の方が実際には運用しやすいと思われる。
- ・ 構成員が10社にもなるJVでは、とくに企業数が少ない地域では競争が出来ないケースも出てくると思われるため、数社でのJVが妥当と思われる。
- ・ 資料に示されているように、各業者への公平な配分は実際には難しいと思われる。地域維持型契約を遂行するためには、代表者と構成員との間で単価契約を結ぶ方法の方が現実的であると思われる。
- ・ 包括的な発注は、現状の仕組みでは間接経費が下がり、受託業者側の利益が減少してしまう。間接経費の見直しなどの改善により、業者にとって利益が出る仕組みに変わるとよい。
- ・ 専任技術者の配置について、非専任となる期間において、同じ技術者が別の工事で専任技術者となる事は現実的ではなく、実質的には専任と同等の拘束を余儀なくされると思われる。また、乙型の場合の専任・非専任の要件は甲型に比べ緩くなっているが、全体の工程を把握している技術者は必要となると思われる。つまり、乙型は現実的ではなく、代表者は専任にならざるを得ないのではないかと。

5. その他

- ・ 国や県の業務では、地域要件として維持補修業務の実績による加点があるが、当社は当地域における実績では既に10点満点を確保しており、多くの維持補修業務を受注して実績を積み上げていく事のメリットが少ない。そのため、地域要件に係る実績の配点を見直してもらえるとありがたい（現状の10点満点の上限を拡大する等）。業務実績が乏しい地域外では、維持補修業務の実績が地域要件に加点される事のメリットは大きい。

4.4.3 C社（従業員規模：約40人）

1. 近年における道路資産の維持補修業務の受注動向および今後の見通し

[全体的な動向]

- ・ 国については、長期的に見ると全体の発注量は下げうった感もあり、近年では全体のボリュームにそれ程大きな変化はない。5年ほど前から維持補修の発注はやや増えている。道路新設については、特定の大規模プロジェクトに限定されており、それ以外は維持補修である。河川・砂防は減少の一途である。砂防は補修工事が増えてきた。
- ・ 維持補修としては、橋梁の耐震補修やその他公共施設に係るものが多い。
- ・ 県の発注については、一番多い時の3割程度になっている。地域によっては、まだ新設・改良の業務が出ている状況で、投資が一極集中しているので、維持補修の業務が増えるとすればその後になるのではないかと。
- ・ ただ、補修には「旬」というものもあり、ある時期を逃すと余計に費用が掛かってしまうということがあある（補修すれば大丈夫であった橋梁が、「旬」を逃すことで架け替えなければいけなくなるなど）。
- ・ 市の発注については、道路以外に下水道や上水道の工事を受注している。下水道の新設は当該地域だけでも20を越える地域で採択されていたが、将来性や経済性で先延ばしになってしまった地域が数箇所におよび、ここ数年で激減した。上水・下水の耐震化事業・更新事業が始まった。全体的な事業量は3～4割程度に減少している状況にある。
- ・ 道路については、都市構造のドーナツ化が進んでいることから、コンパクトシティを意識してのことか、近年では中心部の歩道の補修（ユニバーサル化・バリアフリー化）や車道を狭くするなどの工事の発注が見られる。
- ・ いずれの発注者についても、舗装の維持補修がやや減少しているという実感はある。以前は、オーバーレイ¹⁹をした際に出来る段差が大きいと人がつまづく危険がある、との指摘もあったが、国以外では最近はそのようなことがあまり言われなくなったように思う。管理水準の低下もあると思う。

[競争環境の変化]

- ・ 建設企業の本数は、（マーケットの縮小と比較して）それ程減少していない。したがって、以前は維持補修といえば1社入札ということも多かったが、今では維持補修への参入が増加し、競争環境は厳しくなっている。

2. 維持補修業務の受注拡大に向けた問題・課題

[維持補修業務の特徴]

- ・ 橋梁の補修は、実際に現場に行った後に工事の内容が変更になるものが多い。適切な処置の

¹⁹ わだちやひび割れなどが発生した舗装の上に、そのままアスファルトを被せる修繕方法

方法が、実際に現場に行かないと分からないためである。したがって、積算も難しい。

- ・ 維持補修は、発注時の仕様に基づいて全て実施すれば良いというものではなく、技術者が自分の目でみて適切な処置を判断することが重要になり、それぞれの構造物の維持補修についての高い技術水準が求められる。
- ・ 実際に、橋梁に足場をかけて目視で点検した後に、適切な処置を提案し、設計変更がなされるということが頻繁にあるが、その期間中は足場をかけっぱなしになり、損料が発生することになる。今では、その費用の一部を見てもらえることになったが、以前はその損料がかなり大きな負担になっていた。
- ・ 補修しても数年で再度同じような補修が必要となり、再補修工事となることがある。それは、受注した工事の内容のうちで、橋梁の長寿命化にとって今なすべきことを念頭に置かず、故意に利幅のある工種を増やし、そうでない工種を減らしているためではないか、と疑いたくなることがある。
- ・ また、県や市では橋梁補修工事を地域建設業者の新たな仕事と考えている傾向があるため、慣れない業者が安易に設計どおりの施工だけをしている。このことも再補修工事の発生につながる。これではアセット・マネジメントは計画倒れになってしまう。このことは一部の竣工検査を担当される部署で問題にされている。
- ・ しかし、国や NEXCO 以外では、こうした技術力に比較的乏しい発注者の方が多い傾向がある。弊社の技術力も含め、関係者はもっと良心を持ち、補修の勉強をすべきと考える。

[除雪について]

- ・ 除雪については、「お世話になっている地域のことは、例えお金にならなくてもやる」という気持ちや「総合評価の点数になるからやる」というような考え方が業者にはある。
- ・ 発注側の担当者の気持ちになって考えると「その地域に詳しく」、「フットワークの軽い」業者に受けてもらいたいという気持ちであると思われる。

3. 地域維持型契約（共同受注方式）のメリット・デメリットについて

[メリット・デメリット]

- ・ 維持補修というのは、1つ1つの発注規模が小さく、とくに市町村からの受注などは、規模が小さいため、採算がとれないようなケースも少なくない。あまり規模の小さいものを集めても、それ程大きなメリットにはならないのではないかな。
- ・ むしろ、弊社の立場からみた場合は、橋梁の点検・補修などを包括発注してもらえるとメリットがある。維持補修という業務の特性上、点検から補修まで一貫して行うこと自体にもメリットがあるのではないかな。

[除雪について]

- ・ かつて一般競争入札前に存在した「その地域が主たる営業基盤だ」という業者が除雪の担い手である場合が多かった。その構図が潰えた今、「その地域に本社がある」業者に押し付けよ

うとしても能力的にも無理が多い。

- ・ 除雪は 24 時間いつでも対応しなければならない業務であり、利益の見込めないものではかつて不調・不落が問題となったことから、県では「複数の箇所をまとめて 1 本にする」、「夏場の仕事をセットにする」などの工夫がなされようとしている。
- ・ ただ、除雪だけを複数まとめてもあまりメリットはないと思う。

4. 地域維持型契約（共同受注方式）の導入に必要な条件等について

[地域維持型契約方式について]

- ・ JV の構成員として上限 10 社程度とされているが、10 社をまとめるのは、幹事会社が大変ではないか。発注者との連絡を全て受ける形になると思われる。
- ・ 乙型の場合、構成企業ごとの責任ということにされているが、実際の運用ベースではどのような形になるかは不透明なところもある。
- ・ 工事箇所が広範に点在している場合などの専任というのが、どのように考えれば良いのか分からない部分はある。
- ・ 舗装、橋梁、重機など、それぞれ得意とする分野を担当できるような形になればメリットも大きくなるのではないか。
- ・ 地域維持型契約での発注は既にされているところも出始めているので、今後の動向を見ていく必要がある。
- ・ なお、県で試行されている包括発注では、まだ一部地域での道路維持補修のみであるが、幹事会社は 10%程度経費をプールしての地域割りでの分担施工を行っているが、幹事の負担の重さと各構成員の工事量の差が問題になっているようである。

[自治体での導入について]

- ・ 一部の市では、維持補修の地域割り JV を計画しているとのことであるが、維持補修工事の施工業者選定の透明性・公平性・公正性の確保が当面の課題と聞いた。

[入札制度と併せた検討]

- ・ いずれにせよ、落札率が 85%となるようでは受注することは難しい。総合評価を適用するなど、入札制度と併せて検討していく必要がある。

5. その他

- ・ 総合評価も評価基準によっては、各地域で一番実績をもっている業者以外に参入できなくなるといった懸念もある。技術力を適正に評価できる仕組みが必要ではないか。

4.5 まとめ

本章では、4.1～4.2 で中部圏内の建設企業を対象に行ったアンケート調査の結果を、4.3～4.4 では、アンケート調査で回答が得られた建設企業（3社）に対して行ったヒアリング調査の結果を整理した。

以下では、その結果についてポイントを総括する。

（1）発注額は全体的に縮小傾向も、維持管理業務の割合は相対的に上昇している。なお、とくに市町村道では、維持管理水準が大幅に低下しているとの意見が多い

統計データで確認した状況と同様に、発注額は全体的に縮小傾向にあるが、維持管理業務の占める割合が相対的に上昇しているとの意見が多く聞かれた。また、都道府県では新設・改良業務が現状においても一定程度残っていることから、維持管理業務の外部委託の増加は、これらの新設・改良に係る投資が一段落した後になるであろうという見込みの声も聞かれた。

ただし、市町村については、未だ維持管理への関心は低い状況にあるが、「管理水準は大幅に低下している」との意見も多く、今後の費用の増大などが懸念される。

なお、一部の市では共同受注方式の導入を検討しているとの話もあり、中部圏内の市町村においても同様の取り組みが始まりつつある。

（2）共同受注方式は、0～100人未満の企業では、規模が大きな企業ほど賛成の傾向にある。複数年契約による経営安定が魅力との回答も、小規模な企業では受注機会の減少を懸念

ある程度規模の大きな企業では、「複数年契約による経営の安定化」等をメリットとしながら「賛成」との声が多くなっているが、比較的小規模の企業にとっては「受注機会の減少につながる」との懸念から反対意見も多くなっている。

（3）共同受注方式における、望ましい受注体制は、「2～3社程度のJV」の「分担施工」との声が多いが、構成企業間の相乗効果を得るには「共同施工」が望ましいとの意見もあり

「2～3社程度のJV」が望ましいとの意見は、適正な競争環境の確保という点で、「事業協同組合」よりも「JV」の方が良いとの意見であり、「分担施工」が望ましいという意見は、責任範囲の明確化という点で「共同施工」よりも「分担施工」の方が良いという意見である。

ただし、中には分担施工では従来の分離・分割発注とほとんど変わらないため、構成企業間の相乗効果を得るためにも「共同施工」が望ましいという意見も少数であるがみられる。

（4）除雪等、小規模・低付加価値の業務の包括発注はメリットも限定的となるため、付加価値を高める組み合わせを検討することが必要

除雪等の業務を包括的に発注し、分担施工するだけであればメリットはなく、発注ロットの拡

大により受注金額が減少し、受注者のメリットがほとんど無いという状況が懸念される。

例えば、橋梁の維持管理を、パトロールから点検、補修まで一貫して担当し、適切な維持補修工法を提案することを可能にするなど、付加価値を高めることができるようなパッケージを検討する必要がある。

(5) 地域維持型契約については、幹事会社の負担や専任制、精算方法など、実際に運用されるまでは不明な点が多いとの意見がある

国土交通省で検討が進められている地域維持型契約の、地域JVの構成企業数の上限が10社と示されていることについて、構成企業が10社にもなる場合、発注者との連絡調整を担当する幹事会社の負担が重いのではないかと意見が聞かれた。

また、専任制や精算方法、分担施工の際の責任の所在など、実際に運用されてみないと詳細が分からないとの意見も聞かれた。

(6) 総合評価方式の導入など、入札方式を含めた形での共同受注のあり方の検討が必要

共同受注方式で、複数のJVが参加・競争するような環境を整えた場合、従来通りの価格のみの競争となることが懸念される。上述のように、とくに包括発注する業務の高付加価値化を念頭に置いた場合には、総合評価方式など、各企業体の技術力を適正に評価できるような制度設計が必要となる。

第5章 地域目標を達成するためのツールとしての 「共同受注方式」のあり方

【概説】

【共同受注方式を視野に入れた、中部圏における道路資産の維持管理に係る現状認識】

- (1) 建設企業の競争過多地域と担い手不足の地域の二極化の傾向にある
- (2) 現状では、建設産業における平均賃金が製造業よりも大幅に低い状況にあるとはいえない。また、小規模な建設企業の倒産等により、今後、担い手不足の問題が深刻化する恐れがある
- (3) 建設企業の減少を背景に、除雪・災害対応への問題認識はやや高くなっているが、現状では地域維持事業において、不調不落が目立って増加しているという状況にはない
- (4) とくに市町村道において維持管理水準の低下が顕在化している恐れがあるが、維持管理コストの縮減に対する取り組み意識は低い
- (5) 除雪業務における適切な費用計上について、市町村においては契約上、実務上での配慮事項が少ない
- (6) 共同受注方式は、比較的規模の大きな企業では賛成意見が多数も、比較的規模の小さな企業では受注機会の減少を懸念する声が多い

【地域目標を達成するためのツールとしての共同受注方式のあり方】

- (1) 適正な競争環境を確保するための、適切な受注体制の構築
- (2) 複数年契約の積極的な採用
- (3) 発注ロットの拡大による費用の縮減を、メリットとして解することが必要
- (4) 除雪に係る問題解決については、費用負担の適正化を中心に検討すべき
- (5) 総合評価方式の導入と併せた検討が必要
- (6) 相乗効果を高めるため、付加価値の高い業務パッケージの検討が必要
- (7) 相乗効果を得るためには、施工方式は甲型（共同施工方式）が望ましい
- (8) 地域JVの組成は、将来的な企業再編を見据えてなされることが重要

第5章 地域目標を達成するためのツールとしての共同受注方式のあり方

5.1 共同受注方式を視野に入れた、中部圏における道路資産の維持管理に係る現状認識

ここでは、まず第1章～第4章において整理した現状分析や、自治体・建設企業アンケート調査、およびヒアリング調査等から得られた、中部圏内の道路資産の維持管理に係る現状について総括する。なお、総括にあたっての視点としては、以降で導出する「共同受注方式のあり方」を見据えながら、キーワードとして、とくに建設産業や担い手不足、受発注方式などに係る問題・課題、および各主体の共同受注方式への意向などを中心に、そのポイントを整理する。

(1) 建設企業の競争過多地域と担い手不足の地域の二極化の傾向にある

建設産業は、全体としては依然と供給過剰の状態が続いているが、その状況は地域によって異なり、競争過多の地域と担い手不足の問題が顕在化している地域の二極化が発生していることが懸念される。

アンケート調査の回答としては、担い手不足に不安を持っている自治体の割合はそれ程高くはないものの、一部の地域では「除雪の担い手がない」といった問題に直面しているのは事実である。さらに、一部の市では、共同受注方式の導入の検討が進められているなど、市町村においても業務の効率化、担い手の確保のための取り組みが既に行われはじめている。

(2) 現状では、建設産業における平均賃金が製造業よりも大幅に低い状況にあるとはいえない。

また、小規模な建設企業の倒産等により、今後、担い手不足の問題が深刻化する恐れがある

供給過剰状態にある建設産業では、従来から企業再編の必要性が指摘されているが、現状においても全体的な企業規模の構成に大きな変化はみられない。また、労務単価の低下は著しいものの、平均賃金は製造業と比較しても大幅に低いとはいえない。さらに、同規模の企業同士の比較では、むしろ建設業の平均賃金は製造業よりも高い傾向にあることから、「建設業の平均賃金が製造業と比較してやや低くなっているのは、平均賃金の低い小規模な企業の構成比が高いことによる」と考えることができる。

しかしながら、労務単価が著しく低下しているのは事実であり、賃金水準の維持は企業の利益を抑えることで維持されていると考えられる。実際に、小規模な企業においては財務状況の悪化が進んでおり、とくに小規模な建設企業のみで構成されているような地域においては、経営不振による倒産などにより、実際に担い手不足の問題が顕在化してくる恐れもあるといえる。

(3) 建設企業の減少を背景に、除雪・災害対応への問題認識はやや高くなっているが、現状では地域維持事業において、不調不落が目立って増加しているという状況にはない

「経営不振による倒産」などを背景に、地域の建設企業数が減少していることは確かであり、除雪や災害対応などの面で、将来的な不安を抱いている自治体は少なくない。

しかしながら、アンケート調査の結果からは、現状において中部圏内の自治体において、除雪や道路の維持管理業務の不調不落が増加しているという事実はなく、これらの問題が広い地域で実際に顕在化している段階にはないといえる。

(4) とくに市町村道において維持管理水準の低下が顕在化している恐れがあるが、維持管理コストの縮減に対する取り組み意識は低い

自治体アンケート調査においても、道路施設の維持管理に係る予算の確保について、とくに市で「適正な水準と比較すると、大幅に不足気味」との回答が約5割に上るなど、財政状況の悪化を背景としながら、既に適正な予算の確保ができていない状況となっている。また、建設企業アンケート調査の結果からは、「市町村道において、維持管理水準が大幅に低下している」との意見がとくに多くなっており、予算不足の影響が維持管理水準の低下につながっている恐れもある。

さらに、包括発注や複数年契約などの発注方式は、その導入により維持管理コストを縮減する効果を期待することもできるが、アンケート調査の結果からは、「現状では、発注ロットを拡大する動きよりも、むしろ分離・分割発注を志向する自治体の方が多い」という結果となっている。また、アンケート調査では、自治体にとって「単位あたりコストの縮減効果」が、共同受注方式における主要なメリットとの1つとは解かれておらず、むしろデメリットとして認識されているという結果となるなど、予算不足の中にあっても、コスト削減の必要性に対する認識が高まっている状況にあるとはいえない。

(5) 除雪業務における適切な費用計上について、市町村においては契約上、実務上での配慮事項が少ない

近年、除雪業務に係る適正な費用計上が問題となることがあるが、県と比較して市町村では積算上の配慮事項が少ない状況にある。市町村での費用計上の状況では、「自治体による除雪機械のリース・保有」は約4割、「除雪機械の保有費用の一部支払い」で約3割、「オペレーターの夜間・休日手当て」および「オペレーターの基本待機に係る費用」で約2割程度となっている。

(6) 共同受注方式は、比較的規模の大きな企業では賛成意見が多数も、比較的規模の小さな企業では受注機会の減少を懸念する声が多い

ある程度規模の大きな企業では、「複数年契約による経営の安定化」等をメリットとしながら「賛成」との声が多くなっているが、比較的小規模の企業にとっては「受注機会の減少につながる」との懸念から反対意見も多くなっている。

また、「包括発注の対象となる業務への参入が困難になる」など、委託先の硬直化や、域外の企業にとっての参加機会の減少などのつながることが懸念されている。

5.2 共同受注方式の導入により期待される効果

共同受注方式の必要性は、ともすれば「担い手の確保」という視点のみで論じられることが少なくない。しかしながら、実際にはその効果は多様であり、導入に際しては「各地域における目標」を明確化し、その目標達成のためのツールとして活用していくことが重要であるといえる。

表 5-1-1 は、共同受注方式の導入による効果を、図序-1 において整理した「組織間連携の強化による目標達成へのアプローチの構造」の中で、どのように位置付けることができるかを整理したものである。

共同受注方式は、全体としては供給過剰という問題を抱える建設産業と、維持管理のための予算が十分に確保できないという問題を抱える公共の両方をみれば、その導入目的は「担い手の確保」という視点のみではなく、将来的な企業再編も視野に入れていくことが望ましいといえる。

表 5-1-1 共同受注方式の導入により期待される効果

	構成要素	共同受注方式に期待される効果
公共	【ニーズ対応】 住民・道路利用者の満足度の向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 包括発注を受けた共同事業体による迅速な対応 ○ 点検から施工までを包括的に発注することによる、適切な処置の実現（ライフサイクルコストの縮減を含む） ○ 複数年契約によるノウハウの蓄積とサービスの向上
	【シーズ強化】 技術力の向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 人員配置の柔軟性が可能など、業務の平準化が可能 ○ 複数年契約による、ノウハウの蓄積と技術力の向上
	【外部委託】 単位あたりの費用の縮減	<ul style="list-style-type: none"> ○ 発注ロットの拡大によるコストの縮減（諸経費率の低下）
	【内部業務】 事務費用の縮減	<ul style="list-style-type: none"> ○ 発注本数の減少や連絡窓口の一本化などによる事務負担の軽減や人件費の削減
民間	【市場の拡大】 外部費用の増大	<ul style="list-style-type: none"> ○ 外部委託業務の範囲拡大による維持管理市場の拡大
	【シェアの拡大】 地域の建設企業の受注能力の向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 受注した共同企業体における利益の増加（とくに JV の場合について） ○ 共同受注した構成企業間での相乗効果による、共同事業体の受注力の強化 ○ 安定した受注による経営の安定化（柔軟な人員配置や業務の平準化を含む）
	【費用の縮減】 単位あたりの費用の縮減	<ul style="list-style-type: none"> ○ 複数年契約によるノウハウの蓄積と業務の効率化 ○ 将来的な企業再編も見据えた構成企業間の連携と業務の効率化（合併による間接部門の統合などを含む）

5.3 地域目標を達成するためのツールとしての共同受注方式のあり方

5.2 では、共同受注方式の導入により期待される効果について整理したが、このようなメリットを最大化し、共同受注方式を地域の目標を達成するためのツールとして活用していくためには、いくつかのポイントに留意しながら、最適なスキームを構築する必要がある。

ここでは、本調査を通じて明らかとなった、共同受注方式を導入する際の要点について整理することで、「担い手の確保」という視点にとどまらない「地域目標を達成するためのツールとしての共同受注方式のあり方」を示すこととする。

(1) 適正な競争環境を確保するための、適切な受注体制の構築

先行的に共同受注方式を導入している事例をみると、事業協同組合が受注しているケースでは、総合評価方式が採用されている場合でも、参加者が1者となるなど、実質的に適正な競争環境にあるとはいえないケースがみられる。翻って、2～3社程度のJVに発注しているケースでは、一般競争入札が採用され、複数社が応募するなど、一定程度の競争が行われており、コスト削減についても効果が期待できるような発注方法が採用されている。

事業協同組合に対して広いエリアを対象に包括発注を行った場合、「発注ロットの拡大による費用の縮減」、「発注者における事務負担の軽減」などの効果は大きくなるものの、「幹事会社の負担の増大」、「適正な競争によるコスト削減」等の面では、マイナスが大きくなることが懸念される。何より、「発注ロットの拡大による費用の縮減」、「発注者における事務負担の軽減」の効果のみでは、個々の建設企業にとっては何もメリットがない可能性も否定できない。

建設企業へのアンケート調査においても「2～3社程度のJVへの包括発注」が望ましいとする声が最も多いとともに、費用の縮減効果が発注ロットの拡大のみでなく、競争環境の確保からも享受可能であることをみれば、地域によって最適解は異なるものの、数社のJVに地域ごとに分割発注する方式により、適正な競争環境を確保することが必要であるといえる。

地域維持型契約における「上限10社」との規定については、調査の中では企業によって意見の分かれるところであったが、今後自治体において新たにJV規定を設けるのであれば、際限なくJVの規模が大きくなることを防ぐためにも、少なくとも上限となる企業数を定めておくことは必要であろう。

(2) 複数年契約の積極的な採用

単年度契約においても、年度内での業務の平準化を図ることは可能であるが、複数年契約とした場合は、人材・資機材の確保、経営の安定化という面から、より一層大きな効果を期待することができる。

また、複数年契約の場合、受注した企業（体）にノウハウが蓄積されることにより、次年度以降の業務の効率化につなげることができることから、サービスの向上と利益率の向上の両方を期待することもできる。さらに、昨年度の報告書でも指摘した通り、アセット・マネジメントの観

点から「維持管理計画」と「予算確保」の連動が重要であるという視点を加えても、複数年契約は将来目標の達成に大きく寄与すると考えられる。

しかしながら、建設企業へのアンケート調査の中では、共同受注方式の導入により「参入が困難になる」との懸念も多く聞かれた。複数年契約で発注される場合は、特定の企業（体）にノウハウが集中するため、他の企業の参入が困難になり、結果として地域独占となってしまうことが懸念される。「特定の企業にノウハウを集中させることによるメリット」と「地域独占化によるデメリット」を分離することは困難ではあるが、発注者においては、受注した企業（体）の業務内容を監理・評価し、質の高いサービスが継続して提供されるよう、適切なマネジメントを実施していくことを心がけることも重要といえる。

（３）発注ロットの拡大による費用の縮減を、メリットとして解することが必要

現状では、発注ロットを拡大する動きよりも、むしろ分離・分割発注を志向する自治体の方が多いたとも、自治体にとって「単位あたりコストの縮減効果」が、共同受注方式における主要なメリットとの１つとは解されておらず、むしろデメリットとして捉えられる場合が多くなっている。

しかしながら、一方では「維持管理のための予算が十分に確保できていない」、「とくに市町村道においては、維持管理水準が低下している」、「全体としては、建設産業は供給過多の状況にある」、「現状では、地域維持業務の不調不落は目立って増加していない」などの事実もある。共同受注方式を、「担い手の確保」という視点にとどまらない「地域目標を達成するためのツール」として活用することを念頭においた場合であれば、例え受注機会の減少を伴ったとしても、発注ロットの拡大による費用の縮減効果は、「多くの地域で」メリットとして解されるべきであろう。

（４）除雪に係る問題解決については、費用負担の適正化を中心に検討すべき

除雪業務の場合は、通勤時間前までに除雪を完了することを要請されることが多く、人や重機が必要となる時間帯が集中するという特徴がある。また、除雪を行うエリアの付近に営業所がある方が迅速、且つ効率的に除雪を行うことが可能であるなど、「包括的に発注とすることにより、現場でのサービスレベルを向上できるような余地が少ない業務である」との指摘がみられた。

除雪業務と夏場の業務と包括発注するということも１案ではあるが、少なくとも除雪業務のみを包括発注しようとする場合には、「本当にメリットがあるかどうか」について、慎重な検討が必要であると考えられる。

また、共同受注とは別に、国土交通省からは「地域維持事業の実施に要する経費における適切な費用計上について」という事務連絡が出されている。これは（除雪などの）地域維持事業における費用負担の適正化を促すものであるが、この度のアンケート調査の結果からは、とくに市町村においては除雪の費用計上の範囲が十分な状況にはなっていないことが明らかとなっている。オペレーターの基本待機費用や夜間休日手当などは、実際に現場において発生している費用であ

ると理解されると共に、除雪機械の保有費用についても、その他の工事量が減少している現状では、その一部（もしくは全て）を除雪に係る費用として計上する方が適当といえるケースも多いと考えられる。したがって、除雪業務に係る問題については、共同受注方式の導入によりも、まずは適切な費用負担という点から改善が図られるべき事項であるといえる。

（５）総合評価方式の導入と併せた検討が必要

維持補修はその内容によっては高い技術力が求められるものであり、価格のみを評価基準とすることは避けられるべきである。発注者サイドにおいては、総合評価方式に係る手間は入札のケースと比較して大きくなると思われるが、共同受注方式の導入は、「発注本数の減少」や「連絡窓口の減少」などの点で、発注者の内部事務の負担軽減につながることで期待されることから、総合評価方式の導入による負担の増加分と相殺するような形とすることも可能であろう。

また、本調査の中では、国からの発注業務では、維持管理業務に係る評価が低いことから「請け負うことで会社としての平均点が低下してしまう」などの問題点も指摘されている。

今後、地域内でインフラの維持管理を担う建設企業の重要性が増すことを考慮した場合、「維持管理業務を請け負うこと」そのものに対する評価を上げていくことも必要であろう。

（６）相乗効果を高めるため、付加価値の高い業務パッケージの検討が必要

既述の通り、除雪のみを包括発注とした場合は、期待されるメリットが小さいと考えられるが、その他の小規模な維持補修業務の包括発注についても、創意工夫による利益率の向上やサービス水準の向上については、ある程度限定的なものとならざるを得ない面もあると考えられる。

その点、とくに橋梁の維持管理などについては、高い技術力が必要な業務であり、その点検から補修までを一貫して行うことや、点検結果を受けて適切な維持補修工法を提案するなどの業務は、包括発注することにより高いメリットを期待することができると考えられる。

（７）相乗効果を得るためには、施工方式は甲型（共同施工方式）が望ましい

建設企業のアンケート調査の結果では、共同受注方式における望ましい受注体制、施工方式としては「２～３社程度の分担施工方式」との意見が最も多い結果となった。

この内、分担施工方式が望ましいとされる理由は「業務の責任の範囲が明確になるため」との意見が最も多い。しかしながら、一方では「分担施工にした場合は、構成企業感の双方向のやり取りが少なく、従来通りの分割発注と大きく変わらない」との意見もあり「構成企業感の相乗効果を発揮するには、共同施工方式の方が望ましい」との積極的な意見もみられた。

「建設産業の再生と発展のための方策 2011」（建設産業戦略会議報告書）の中においても、地域 JV は「地域維持事業の協同実施を目的として、地域の建設企業により経常的に結成されるものである」とされている。したがって、業務を協同実施する場合においては、できるだけ構成企業間の連携が深化するようなものである

ことが望ましく、そのためには分担施工によって役割分担を明確化し過ぎるよりは、共同施工方式の方が、より高い効果を期待することができるとも考えられる。

なお、地域維持型契約方式で示された甲型（共同施工）と乙型（分担施工）の発注方式については、「乙型の場合に、構成企業の業務の責任が幹事会社に及ばないかどうかには疑問がある」、「甲型の方が、従来からの元請け、下請け構造に近く、イメージしやすい」などの意見もあった。

（８）地域 JV の組成は、将来的な企業再編を見据えてなされることが重要

上述の通り、「地域 JV」は地域維持事業の協同実施を通じて、将来的にはそれが企業再編につながっていくことが期待されている。

建設産業の再編の必要性はかねてから指摘されてきたが、「建設市場の変化に対応した建設産業の再編に向けて（建設産業の再編促進に関する検討委員会）[2002年4月9日]」では、建設産業の再編が進まない理由（合併等の企業統合のメリットがない理由）として、「建設産業は工事ごとの現場の集合体であり、現場毎に経営が行われていることから、規模の利益が働かない」、「合併等により入札参加機会が減少するため、間接部門の統合等によるメリットよりも、デメリットの方が大きくなる」等の理由が挙げられている。

したがって、共同受注方式の導入について、官民共に共通した反対理由として「受注機会の減少」との声が多くなっているが、逆にいえば「受注機会を多く確保するための分離・分割発注が、企業再編を阻害している」ともいえる。

しかしながら、とくに小規模の企業において財務状況が悪化している現状では、担い手不足が問題となっている地域において、今後より一層地域内の建設企業の倒産が進む恐れがあることが懸念される。また、全体的に高齢化が進んでいる建設産業においては、仮に財務状況が比較的健全な企業においても、事業継承がなされない可能性もある。

共同受注方式という受発注方式は、地域が目指すべき目標に資する「ツール」として活用されるべきであり、供給過剰の状況にある地域での、競争の緩衝材としての目的のみで活用されることは避けられるべきである。

そのためにも、共同受注方式の導入は（１）～（７）で示されたような要点に留意しながら、各地域のおかれている状況に応じて適切な運用がなされていく必要があるといえる。

『道路の維持管理業務に係る共同受注の取り組み』

【事例】

事例①：日常的な道路維持管理業務を対象とした、市から事業協同組合への包括発注
(千歳市)

事例②：道路・河川等の維持管理業務を対象とした、県から特定JVへの複数年契約による
包括発注(秋田県)

事例③：除草・清掃・災害対応等を対象とした、県から特定JVへの包括発注(長野県)

■ 日常的な道路維持管理業務を対象とした、市から事業協同組合への包括発注

千歳市 建設部 道路管理課

(主として電話によるヒアリングと関連資料から整理)

電話ヒアリング日：2011年10月4日

ヒアリングの目的

千歳市では、除雪の効率的な実施を目的・きっかけとして、1984年に「千歳市環境整備事業協同組合」が発足した。現在では、千歳市は、日常的な道路維持管理業務の大半を組合へ包括委託しているとともに、組合ではさらに道道の維持管理についても受託しているため、域内の道路施設の日常的な維持管理の大半を担当していることとなる。

本事例では、「市から事業協同組合への包括発注」という観点から、ヒアリング調査を行った。

取り組みに至った経緯・導入のねらいなど

【共同受注方式導入のきっかけ・ねらい】

○ 効率的な除雪作業の実施のため

- ・ 組合は、1984年に、当時「除雪共同企業体」に参加していた15社でスタートした。当時の発足の目的は、委託を一括で受けることによる、除雪作業の効率化であった。
- ・ 現在では、組合員は38社に増加しており、除雪以外にも、年間を通じた千歳市の市道の維持管理（道路保全、道路清掃、除草・草刈り、街路灯補修）を実施している。また、北海道からの道路維持管理業務も行なっている。
- ・ さらに、2006年4月からは、千歳市の指定管理者として「千歳市都市公園・公共広場」の維持管理を担当しており、受託事業の範囲が広がっている。

○ 官公需適格組合

- ・ 「千歳市環境整備事業協同組合」は、経済産業省より、官公需法に基づく中小企業団体として「官公需適格証明」を受けている。(1986年1月)
- ・ 「官公需適格組合」とは、事業協同組合等が、官公需を共同受注し、これを履行するための十分な体制が設備されている組合であるということを、中小企業庁（北海道では、北海道経済産業局）が証明した組合である。
- ・ 北海道では、道の財務規則で「個々の中小企業者では履行できない契約について、地方自治法施行令で定める随意契約によることができる金額（工事：250万円、財産：160万円、役務：100万円）に関わらず、官公需適格組合と随意契約ができる」旨が規定されている他、入札参加資格の特例が設定されているなど、複数の特例措置が設けられている。

取り組みの概要

【事業協同組合への主な発注業務、発注状況】

- ・ 主な業務は、除雪の他、千歳市の市道および道道の日常的な維持管理業務（道路保全、道路清掃、除草・草刈り、街路灯補修）を行っているとともに、さらに2006年4月からは、都市公園の指定管理者を担当している。
- ・ 組合の常勤職員は18名（うち技術者4名）となっている。道路の維持管理については、13名が担当しているが、組合の常勤職員としては4名が道路パトロールを、2名が小規模補修などの作業を担当しているが、その他の作業担当者（7名）は組合員となっている企業からの出向という形をとっている。
- ・ 出向している担当者については、1年ごとで交代している。

- ・ 共同受注の実績は、「2007年度で924,668千円(230件)」、「2008年度で953,227千円(220件)」、「2009年度で895,559千円(250件)」となっている。
- ・ 組合は、建設業許可を受けている。出資金は、1,650万円。
- ・ 組合として、機械などの資産を保有しているということはない。実際に使用する機械は、組合員が個別に保有している機械になる。

【業務の流れ】

- ・ 基本的には、日常的な維持管理・補修は組合に発注しており、維持補修工事については組合に随意契約で発注することもある。ただし、新設およびオーバーレイや打ち換えのような工事は個別に建設企業に発注(入札など)している。その辺りのラインは明確ではない。
- ・ 小規模な維持補修については、組合が道路パトロールを行い、交通安全上補修が必要な箇所を見つけると、組合の判断で補修した後に、市へ報告、支払いという流れになる。
- ・ 契約は単価契約となっており、実績に応じて支払いがなされる。複数年契約ではなく、単年度契約である。なお、除草は年2回、清掃は年1回となっている。市が直営で行っている業務はない。

【役割分担】

- ・ 市が直営で行っている業務はない。
- ・ 組合は、常勤職員の4名が道路パトロールを担当し、小規模な補修作業は常勤職員で担当しているが、業務全体の中で組合が内部で実施している業務が占める割合はあまり大きくはない。
- ・ 主任技術者などは組合に置かれているが、その他の多くの作業は、組合員となっている個別の企業が担当することになる。

【除雪について】

- ・ 千歳市は北海道の中でも、それほど安定的な降雪がある地域ではない。近年では、降雪も減り、業者にとっても魅力的な業務ではなくなりつつある。
- ・ 業者も自前で保有していた機械の更新は難しくなるなどの問題が発生してきたため、市としては、従来の単価契約に加えた最低保障を契約に盛り込むとともに、機械をリースして業者の負担の軽減を図るなどの措置を講じている。

取り組みによるメリット・デメリットについて

(行政側のメリット)

- ・ 単価契約で一括発注の随意契約ということで、発注の手間がかからないとともに、異常の発見から対処までが速いという点が一番のメリットとを感じる。
- ・ また、組合は多数の業者によって構成されており、除雪体制が強くなっている。過去にも途中で1者が倒産したことなどあったが、組合の中でカバーできるため、大きな問題とはならない。
- ・ 長らくこの体制で道路の維持管理を行ってきたことから、仮に現在の一括での包括発注という形をなくして、個別の入札や各企業との契約などをバラバラに行うことを想定した場合、現在の内部体制では対応できないと感じる。

(行政側のデメリット)

- ・ 組合に対する随意契約という形をとっているため、透明性の確保や、本当に組合でないといけないのかという指摘を受ける可能性がある。

(受託者側のメリット)

- ・ 随意契約で、安定して維持管理業務を受託できることから、経営の安定化につながる。

実践のポイント

- ・ 日常的なパトロールと小規模な点検などについては、異常の発見から対処までが早いという共同受注のメリットが生きるため、対象としては適当な工事であるとする。
- ・ 対して、計画的な工事については個別企業へ入札するという分担が良いのではないかと。

本事例のポイント

- 市道と道道に関する日常的な維持管理業務の大半を担当しており、発注者の負担軽減効果は大きい
- ・ 日常業務の大半を組合および組合員が担当しているため、発注者の直営業務がなく、その負担軽減効果は大きい。また、市道と道道を合わせて担当していることから、道路パトロールや除雪業務などでの効率的な業務の実施が期待される。
- 組合への随意契約という発注方式であり、他地域で新たに実施する場合は透明性の確保が必須
- ・ 単価契約ではあるが、組合への随意契約という発注方式であるため、適正な競争環境の整備という面では問題があると考えられる。他地域で組合への発注を行う場合、透明性の確保は必須である。

資料編

■ 千歳市環境整備事業協同組合の概要

第1回官公需適格組合証明取得年月 1986年1月

- | | |
|-------------|--|
| (1) 代表者 | 代表理事 山田 耕作 |
| (2) 設立年月日 | 1984年5月18日 |
| (3) 出資金 | 1,650万円 |
| (4) 組合の地区 | 千歳市 |
| (5) 組合員数 | 41社 |
| (6) 組合員資格 | 土木・建築・舗装・造園・塗装・電気の各工事
除草・清掃・除雪・道路維持業務を行う事業者 |
| (7) 常勤職員数 | 18名（うち技術者数 4名） |
| (8) 主な物的施設 | 事務所（借用） 190 m ² |
| (9) 主な受注品目 | 土木工事、草刈り、除排雪他、
指定管理者（千歳市都市公園公共広場） |
| (10) 主な発注機関 | 防衛庁、北海道、千歳市 |
| (11) 共同受注実績 | |

年度	受注件数	受注額
2007年度	230件	924,668千円
2008年度	220件	953,227千円
2009年度	250件	895,559千円

（出典：官公需適格組合便覧（平成22年10月版）（中小企業庁））

■ 道路・河川等の維持管理業務を対象とした、県から特定 JV への複数年契約による包括発注

秋田県 建設交通部 道路課

(主として紙面による回答と関連資料から整理)

紙面による回答日：2011年9月14日

ヒアリングの目的

秋田県では、2006年度から道路維持業務の特定 JV への包括発注を一部の地方機関で試行的に実施した後、2007年度に県全域に拡大し、2009年度はさらに河川等に関連する業務を合わせて発注し、包括発注の対象業務を拡大している。また、2011年度からは2ヶ年の複数年契約とするとしている。

「特定 JV (甲型) への複数年にわたる包括発注」という点で、現時点では全国的にみても唯一の事例となっている。

取り組みに至った経緯・導入のねらいなど

【JVと複数年契約導入のきっかけ・ねらい】

○ 技術者と資機材の継続的確保等による地域防災体制と維持管理体制の強化

- ・ ゲリラ豪雨等で集中して発生する災害等に対応できるように、一定の要件を付した JV により人材・資機材を確保。
- ・ 複数年契約により、継続して業務を実施。ノウハウやデータの蓄積を図り、指示のあった業務実施箇所の即時認識と安全で速やかな対応、異常の早期発見による災害の未然防止。
- ・ 複数年契約で別途発注する調査設計等業務委託と連携し、異常の発見から調査、対策検討、設計、応急対応までの一連の業務の速やかな実施による災害の未然防止。

取り組みの概要

【特定 JV への主な発注業務、発注状況】

- ・ 債務負担行為の設定による複数年契約 (2ヶ年)、およびブロックごとの複数年業務一括発注を行った業務としては「道路・河川等維持管理業務 (1,884,000 千円)」と「道路河川調査設計等業務 (295,200 千円)」がある。共に、一般競争入札で、契約期間は2010年3月～2013年3月となっている。
- ・ 「道路・河川等維持管理業務」は、「一般土木と舗装」の JV による共同履行方式、「道路・河川調査設計等業務」は、「コンサルタントと測量業者」の JV による共同履行方式となっている。JV は「特定 JV」である。
- ・ 共同履行方式は、分類するとすれば甲型に該当するが、とくに参加要件や公告文等に「型」は示していない。集中的に複数箇所が発生する災害に対応するためには、共同で人材や資材、機材を出して対応することになる。業務が複雑多岐にわたることや、制度設計の狙いとして「複数者の人材、資機材を活用することで機動力を確保する」ことなどがあるため、ある業者は草刈りのみ、ある業者は施設の修繕のみということではないことを考えると、甲型に該当すると考える。
- ・ 予定数量と実績が大きく乖離した場合、基本的に実績で設計変更する。ただし、緊急対応が必要な大規模な (金額の大きい) 業務は、別途「災害協定」およびその「細目」に基づき、随意契約により各管内の建設業協会を通じて速やかに対応している。この線引きにより、ほぼ予算枠内で対応できている。
- ・ 本庁は全県の予算管理を随時行っている (9月末、11月末、2月末等)。

【「道路・河川等維持管理業務」について】

- ・ 発注業務は、道路監視、舗装修繕（舗装の穴埋め等）、道路付属物復旧工（側溝、歩車道境界ブロック等の破損部の復旧等）、道路清掃工（土砂等の撤去、清掃等）、排水施設清掃工（土砂の溜まった排水溝や暗渠の水流れの確保など）、道路除草工（路肩等の除草、集草、処分、応急処理工（倒木除去、落石除去、土のう積み、落下物除去）。河川等施設監視（異常気象時等の緊急パトロールによる道路状況把握及び異常気象時等の緊急パトロール）、河川の支障木・流下物処理、海岸漂着物処理などの日常的な維持作業、緊急対応（油漏れの処理や災害時等の応急対策、苦情処理などの緊急対応）等
- ・ 発注業務は、地域振興局間で違いはない。ただ、業務量は道路、河川延長が異なるので違ってくる。発注対象は、全ての管理路線、管理河川である。
- ・ 発注単位は、県内を全 28 ブロックに分けている。これは、各地方機関が地形や人材、資機材の配置等を考慮した検討を重ねた結果である。地域特性や業者の育成、確保の視点もあることから、ブロック割については各都道府県の地域特性を十分に考慮して決定する必要がある。
- ・ なお、JV の代表者は、前述の維持管理業務対象区域（28 ブロック）内に営業所があることとし、その他の構成員は管内（秋田県を 8 ブロックに分割した範囲で、各管内に地域振興局がある。）に営業所があることとした。
- ・ 業務プロセスは、異常の発見、報告を受けて県職員が、委託業者に指示をし、業者が処置する。実施の可否は県職員が臨場、または写真、数量、工法を判断して対応している。なお、技術職員約 450 人のうち、約 250 人が技術士、1 級土木施工管理技士等の資格を有し、路上での緊急的な工事においても業者に適切な指示を出し、対応している。あくまでも職員が主体として対応している。
- ・ 入札参加者数は各ブロック 1～2 者で、金額は 1 発注あたり約 40 百万円～110 百万円。
- ・ 地方機関は各 JV から月毎に執行一覧表等を確認する。草刈りや舗装補修等は写真等の管理資料も提出される。
- ・ 明確な規定はないが、県職員は交通や周辺の家屋等への影響が大きい業務の場合には臨場している。例として、住民からの苦情処理（デリネーター等の設置、害虫駆除等）については、苦情解消になるような施工が求められるため、注意している。

【「道路・河川調査設計等業務」について】

- ・ 発注業務は、道路法面や河川等の継続的な防災点検、災害等緊急時の即時の現地調査、測量、対策検討、設計、製図、数量計算等
- ・ すなわち「平常時の継続的な防災点検」と「災害等緊急時の即時対応」が対象となっている。
- ・ 昨今のゲリラ豪雨等により、災害が集中して発生する傾向がある。本業務の中では、防災点検業務も継続して実施することから、より詳細な現地状況の把握に基づく、調査、設計、測量から対策検討、設計までの一連の作業が速やかに行われることが期待される。
- ・ 業務委託ブロックは、地域振興局管内ごとの 8 ブロックとなっている。
- ・ 入札参加者数は各ブロック 2 者程度で、金額は 1 発注あたり約 40 百万円程度。

【その他】

- ・ 公告後の業者からの質問などは、とくになかった。
- ・ 競争方式は、一般競争入札（前述の通り、地域要件あり）である。
- ・ 発注範囲は随時、見直してきている。

取り組みによるメリット・デメリットについて

(行政側のメリット)

- ・ 入札契約手続きの労力縮減（1年に1回の作業が2年に1回の作業に）。
- ・ 包括発注以前は苦情等の内容によって、指示する業者が別であったが、現在は1本化。

(行政側のデメリット)

- ・ 制度設計を従来のゼロ県債で発注していた内容より悪化しないように、部分払いや前払いの内容に配慮した（従来の支払いのタイミングと支払い回数をほぼ同様とし、できる限り支払い回数を多くすることで、経営環境の厳しい業界に配慮）が、油脂類の年度による単価の上昇に対応するための手続きが煩雑（スライド条項の適用）。

(受注者側のメリット)

- ・ 請負業者は一定期間の継続した業務量を確保でき、計画的な雇用や育成が期待される。

実践のポイント

- ・ 人材、資機材を継続的に抱えることになるため、委託期間を通じて一定の業務量があることが必要。また、スポット的な業務が多いことから専任制を極端に求めないことも重要。

本事例のポイント

■ 特定JVを対象とした一般競争入札により、競争環境がある程度確保されている。

- ・ 組合方式の場合、対象地域内の多くの企業が組合員となっているケースが多いが、特定JVの場合構成員は3～5者程度となるため、同一地域内で複数の入札参加を期待することができる。

（2010年度契約における構成員数の内訳は、2者→12地域、2者→9地域、4者→6地域、5者→1地域、となっている）

■ JV方式では組合方式と比して構成企業数が少ないため、対象地域が細分化される可能性がある

- ・ 組合方式では、組合員が多いため、包括発注の対象地域もやや広くなると考えられるが、JV方式では構成員が少ないため、対象地域が比較的細分化されるものと考えられる。その場合、発注業務の負担の軽減は、組合方式のそれと比較して限定的になる可能性がある。

■ 共同処理方式(甲型)とすることで「複数者の人材、資機材の活用と機動力の確保」が図られている

- ・ JVの総合力を十分に発揮するため、共同処理方式(甲型)が選択されている。

■道路、河川事業における債務負担行為の設定について

道路、河川事業における債務負担行為の設定について

1 主旨

道路、河川事業において、2010年度～2012年度の債務負担行為の限度額を設定し、当該事業費で委託する「道路・河川等維持管理業務委託」及び「道路・河川調査設計等業務委託」を2ヶ年契約する。これにより、技術者と資機材を継続的に確保し、地域防災体制と維持管理体制の強化を図る。

2 設定する業務委託とその内容（金額は限度額）

■道路・河川等維持管理業務委託 1,884,000 千円

- 県単道路維持修繕事業、県単道路補修事業、県単河川等環境維持修繕事業による**合併発注**
- 業務内容は舗装・道路付属物補修、路面等清掃、除草、応急処理、道路・河川等パトロール、水質汚濁事故処理、流木除去、州ざらい等
- 業務委託ブロック数は全県 28 ブロックで、内訳は鹿角 2、北秋田 3、山本 3、秋田 4、由利 4、仙北 6、平鹿 3、雄勝 3
- 「一般土木と舗装」のJVによる共同履行方式
- 債務設定による効果
 - ・2ヶ年契約に基づく技術者や資機材等の計画的、継続的な確保による**機動力の強化**
 - ・ノウハウやデータの蓄積による**重点的、効率的なパトロールと災害等の未然防止**
 - ・継続した業務を通じた**住民ニーズの的確な把握による住民サービスの向上**

■道路・河川調査設計等業務委託 295,200 千円

- 県単道路補修事業、県単河川等環境維持修繕事業による**合併発注**
- 業務内容は道路法面や河川等の継続的な防災点検、災害等緊急時の即時の現地調査、測量、対策検討、設計、製図、数量計算等
- 業務委託ブロック数は地域振興局管内毎8ブロック
- コンサルタントと測量業者のJVによる共同履行方式
- 債務設定による効果
 - ・道路河川等法面の計画的、継続的な調査による**経年的変状の把握の充実強化**
 - ・現地状況のより詳細な把握に基づく、**調査、測量から対策検討、設計までの一連の作業の速やかな実施**

（出典：秋田県資料）

■除草・清掃・災害対応等を対象とした、県から特定JVへの包括発注(長野県)

長野県 建設部 建設政策課

受注先 JV の幹事会社 1 社

ヒアリング日 : 2011 年 8 月 19 日 / 11 月 18 日

ヒアリングの目的

長野県では、管理する国県道の小規模な維持補修業務を民間に委託する「道路業務における小規模維持補修工事」の試行が 2010 年度より行われている。この制度は緊急修繕を含む維持補修工事を地域に根ざした業者が実施できるよう企業共同体 (JV) でも受注できること、その審査をプロポーザル方式で行っている点に特徴がある。また小規模企業による JV が参加した場合、履行リスクの懸念があることから、審査においては「体制確認」が重視されている。

同制度の現時点での評価について、委託・受託の両者からヒアリング調査を行い、分析を行った。

取り組みに至った経緯・導入のねらいなど

【導入のきっかけ・ねらい】

- ・ これまで長野県では除草や側溝清掃などの維持補修業務の一部を県職員が直営で行っていた。県建設事務所の管轄範囲は広く、場合によっては事務所から現場まで片道 1 時間以上が必要となるケースもある。
- ・ 「民間等で行うことが可能な業務は、原則として民間等で行うこと」と掲げられた長野県行財政改革プラン(2007 年策定)に依拠して実施。
- ・ 地域の道路維持業務を民間委託するには、地域に密着した業者による実施が望ましいとの認識がなされていた。
- ・ 地域密着業者には経営規模が小さい業者もあり、そうした業者の能力や地域感覚を活かすため、JV 制度が導入された。
- ・ (税を投入する以上は) 価格競争による業者選定が前提とされていた。JV になることで、小規模な業者でも地域に精通した業者が応札できるという考えによる。(単体での応募も可能)
- ・ 透明性確保と体制確認を行うためにプロポーザル方式が採用されている。とくに履行リスクへの懸念が大きいことから、体制評価が重視されている(通常の入札では実施体制の確認がしにくい。実施中のプロポーザルでは価格よりも体制確認にウェイトをおいた評価点となっていた)。

(参考：災害時の緊急対応制度としての当番制)

- ・ 長野県では災害等の緊急対応は地域ブロック別に当番制(登録制度)が 2003 年頃から導入されている。
- ・ 事前に登録業者に当番日が割り振られており、例えば法面崩落による土砂流出が発生し、土砂撤去をする場合、当該日の当番企業に(県より)依頼し、施工を行うもの。(災害等規模や状況によっては、別途に測量、工事施工等の業務が発注・実施される)
- ・ 一回の支出限度額が 200 万円(税込)と定められている。
- ・ (当番制の適用規模を超える) 大規模な災害等の場合には別途の対応となる。
- ・ 当番制は道路と河川・砂防を対象にしている。なお「道路業務における小規模維持補修工事」制度が導入されている地域ブロックでは当番制が除外されている(河川・砂防の当番制は存続)。
- ・ 当番制参加企業には地域貢献として点数が加算されている。
- ・ 当番日であっても強制ではない。ただし 2 回以上続けて断ると次年度は登録できない。

取り組みの概要

(事業対象の工種)

- ・ 「道路業務における小規模維持補修工事」制度が対象とする業務内容は以下のとおり。
 - ① 従来の直営作業：舗装修繕（穴埋め）、草刈り、支障木除去、側溝清掃、交通安全施設修理など
 - ② 小規模補修工事：県管理の道路、橋梁等で緊急に修繕又は機能回復が必要な修繕等の作業

(導入時の検討状況)

- ・ 導入には1年超程度の検討期間があり、制度設計のスキーム検討では、業界から意見の徴収がされていた。
- ・ 県の公式ホームページにて制度に関する広報を行うとともに、県事務所が当番制に登録している全事業者を対象とした説明会を行っていた。

(企業選定：プロポーザルの状況)

- ・ 提案書は指定書式（内容：資本金、社員数、資格者氏名、資材置き場など）がある。全体として参加者の負担軽減の工夫がされている。
- ・ JVの契約形式は「出資比率型」「分担工事型」が準備されているが、地区割を基礎にした「分担工事型」が中心のようである。
- ・ 受託者によると地域に存する企業がすべてJVに参加していない(一地域全社参加ではない)。

(実施内容)

- ・ 2011年4月以降の試行分からは、県内全15建設事務所(34工区)で実施。
- ・ 災害時の連絡ルートは、県から依頼がJV代表者に電話で入り、代表者から各社(当該地区担当業者)に連絡する体制がとられている(24時間対応)。
- ・ 主任技術者の専任は求められていない。なお現場代理人は現場に常駐し、複数の現場が同時並行となっている場合には各現場に現場代理人を常駐させ、現場管理の質的担保が行われていた。
- ・ 草刈りや側溝清掃を含むすべての工種は実施期間が定められている(例：6月1日～8月31日など)が、具体的な実施日については、現地状況に応じて受発注者の協議により別途定めている。
- ・ 草刈り等維持業務は基本的には単価契約にて精算(草の生え方に左右されるため)。
- ・ 例えば、草を刈る範囲は受託者から県に提案(協議)し、県が承諾した後に実施し、県へ報告するという流れになっている。
- ・ このやりとりはメールや電話が主になっている(現場状況の写真を添付など)

(出来高・精算等)

- ・ 過去の実績(精算額)は未公表。受託者へのヒアリングによると昨年度の精算額はJV全体で1,500万円程度。これを会社毎に作業実績で配分されていた。
- ・ 単価契約のため毎月末での出来高精算になっている。
- ・ 災害等がなければ1年後の精算でゼロとなる場合もある。ただ草刈りと側溝整備は必ずあるので、総精算額がゼロにはならない。
- ・ 受託者は、予定単価は県の標準単価を目処にして札入れしていた。
- ・ 出来高報告は県の管理基準(写真や日報等)に則って報告されている。例えば草刈りは㎡単価であるので、出来高清算を虚偽報告する余地はきわめて少ない。
- ・ 運用の実態からして総価契約は考えにくく、単価契約しかできないと思われる。
- ・ 単価見直しは実態としてほとんどなく、ガソリン代等の景況調整程度と認識されている。

取り組みによるメリット・デメリットについて

- ・ 試行段階でもあり、今後、当事者において問題点を整理し、検証を進められていくようである。印象として以下の点が挙げられていた

(県民のメリット)

- ・ 当事業導入地域では、即応性の高い対応が実現されており、利用者のサービスレベルが高くなったと評価できる。

(受注者側のメリット)

- ・ 維持業務も実施期間が定められているが、期間内であれば具体的な実施日は受発注者の協議により決めている。そのため、受託者は他工事の進捗をふまえた人員配置が可能であり、こうした社員の現場割り当ての平準化が評価されていた。
- ・ 利益率への寄与は低いものの、受注額自体は増加。

(受注者側が感じる課題)

- ・ 工種による積算単価の考え方(例えば立木伐採の監督者や作業員などの労務費が林務と同額だが、道路工事と同等の作業手間としていることへの不満がある。ただし当事業に限ったことではない)
- ・ 同一現場での上限額があるため、もう少しメンテナンスをしたいと思っても歯止めとなってしまう。計画修繕のような施工額が大きいものは当該事業に含められない。
- ・ JVの幹事会社の負担が大きい。

(発注者側のメリット)

- ・ 当番制と異なり、何かあった時の窓口が一本化されたことで、スムーズな情報収集と指揮、意思疎通がしやすくなっている。
- ・ 結果的に現地事務所からの遠隔地を民間に置き換わることでサービスが向上している。
- ・ 道路パトロールに、業者からの報告も付加されるので、きめの細かい監視が実現。
- ・ 地域に密着した業者の能力や地域感覚を活かせる場が確保された。

(発注者側が感じる課題)

- ・ 当番未登録業者で「地域の役に立ちたい」との思いのある業者は当番登録をして2年の経験を経る必要がある。そういう人達の思いをどうやって拾っていくかが課題。
- ・ 今後の展開を考えていく上で、道路管理業務における「行政職が行う領域」と「民間委託が可能な作業領域」との仕分けがしにくい。

実践のポイント

- ・ 地域ブロックを旧村単位のような比較的狭い範囲を対象にしている。結果として機動性の高いサービスが提供できており、受注者側の負担も少ない。
- ・ 具体的な実施方法については受発注者協議により決定しており、結果として、きめの細かなサービスが実現されている。また維持業務については作業実施日も一定期間内での実施であり、受注者の施工体制を含めて実施日を決定しており、作業工程としては自由度がある。
- ・ 専任制を求めているため、受注者側の負担が少ない。
- ・ 長野県と建設業協会等と意見交換の機会をとらえて、継続して意見徴収をし、制度の検証が続けられている。
- ・ 透明性確保と体制確認のため(総合評価に近い)プロポーザル方式によって実施されており、とくに履行リスクへの懸念から、体制評価重視型によって事業実施が担保されている。

本事例のポイント

■地元企業に委託することで道路利用者のサービスレベルの向上

- ・ 地域事情を熟知し、現場に近い企業に委託することで迅速な対応が可能となっている。
- ・ 委託内容について受託者との協議の余地を広く認めており、実態に即応した維持作業となり、結果的に道路利用者に対するサービス向上につながっている。
- ・ また実施日等も企業の自由度を一定程度、認めており、それが企業内部の人員配置の平準化(コストダウン)につながり、受託者のインセンティブにつながっている。

■プロポーザルを通じた実施体制、能力の確認が行われている

- ・ 24 時間体制を求めることから、ある程度の企業体力が求められる。当事業が試行導入されている地域では単独で実施できる企業体力がある企業は少ない。当事業では企業共同体（JV）参加を認めることで、この問題に対処している。
- ・ 中小規模企業の JV であるので実施能力を問うプロポーザルによる選定作業を通じて、とくに実施体制についての確認が行われている（体制・能力の担保）。
- ・ プロポーザル(総合評価)による審査のため、業者選定の透明性の確保がなされている。また価格点も対象となるため、価格競争も担保された制度となっている。

資料編

◆入札の方法

- ①企業単体および特定共同企業体での入札を可能とする。
- ②当面は、施工体制確認方式による随意契約で試行。入札経過は公表を原則
- ③緊急時の対応が可能性を重視し、施工体制の確認を重視し評価する。
- ④価格以外の評価項目で、施工体制の評価項目で対応が不可能と判断される者は特定しない。

◆特定共同企業体の要件

- ①構成員数に制限を設けない。また構成員の資格総合点数に規定を設けない。
- ②構成員は、入札参加資格要件に示す「本店又は営業所の所在地」を満たす者であること（地元要件）。区域は旧市町村単位程度をエリアとしている例が多い。
- ③いずれかの構成員が、「土木一式」又は「とび土工」かつ「ほ装」の入札参加資格を有すること。
構成員は、「土木一式」又は「とび土工」又は「ほ装」のいずれかの資格を有すること。
- ④構成員は、過去3年間のうち2年間は、長野県小規模補修工事の当番に登録していること。
- ⑤構成員は、法定外労働災害補償制度に加入すること。

◆2010 年度の実績

道路維持修繕のみ上田、飯田、松本、長野の一部地域で試行実施(公募)

上田建設事務所：上田市の川西地域と青木村のエリアを3工区に分割

応札者数が2社と3社で、各工区とも同じメンバー。

1 抜け方式(重複できない)のため各者（特定共同企業体）が1工区ずつ落札

飯田建設事務所：阿智村と平谷村と根羽村を一つのエリアとして工区設定

1社の特定共同企業体が応札、評価後に特定者として見積書を提出のうえ契約

松本建設事務所：生坂村、麻績村・筑北村、旧四賀村を各一工区とし、公募。

各工区に1社ずつ（特定共同企業体）の応札、評価後に特定者として見積書を提出のうえ契約

長野建設事務所：小川村と旧中条村のエリアを一つの工区と設定し公募

1社の特定共同企業体が応札、評価後に特定者として見積書を提出のうえ契約

（長野県ホームページより作成）