

道路維持工事の実施状況に関する調査

国土技術政策総合研究所 ○井星 雄貴 国土技術政策総合研究所 光谷 友樹
 国土技術政策総合研究所 石本 圭一 国土技術政策総合研究所 中洲 啓太
 国土技術政策総合研究所 吉野 哲也 国土技術政策総合研究所 大野 琢海

1. はじめに

建設業就業者数、建設業者数が年々減少している中、入札時に1者しか応札者がいない「1者応札」が課題となっている。1者応札が続くと、その1者が応札できない場合に日常管理が困難になることに加え、地域を熟知した企業が減少し、管理の品質が低下する懸念が生じる。そこで、本論文では、直轄の道路維持工事について応札状況の実態と課題を調査・整理し、今後の取組に関する一つの方向性について提案する。

2. 維持工事の応札状況

平成29年度に契約された維持工事の応札状況を調査した。ここでいう「維持工事」とは、「維持修繕」の種別の工事のうち、工事名に「維持」がつくもの（ただし、照明設備は除く）とした。また、維持工事との比較のため、「一般土木工事」の応札状況についても調査した。結果を図-1に示す。

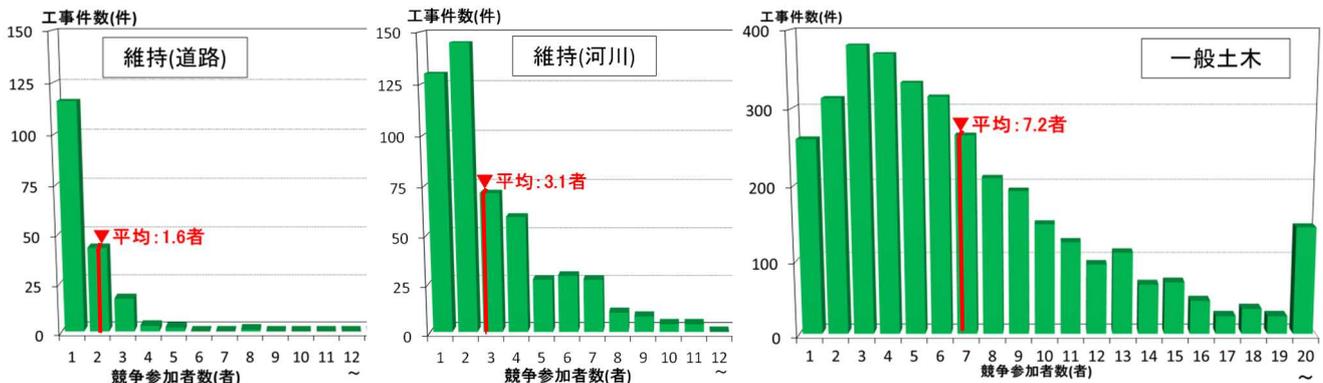


図-1 維持工事の応札状況

維持工事は、一般土木工事に比べて応札者数は少ない。また、道路維持は、河川維持に比べ応札者数が少

ない。次に、平成28年度の道路・河川それぞれの維持工事について、工種別直接工事費の官積算上位15種の金額と、直接工事費合計に対する割合を図-2に示す。

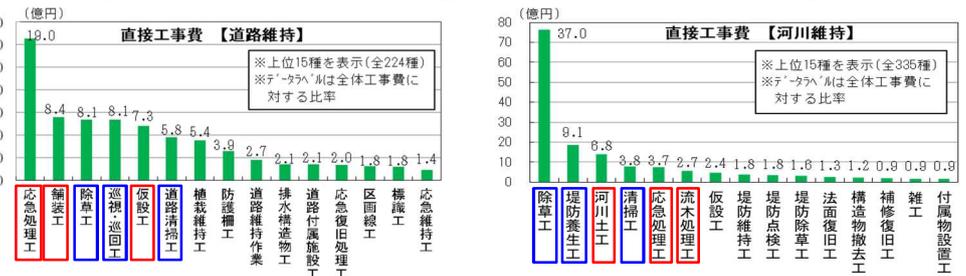


図-2 工種別直接工事費と割合

が最も高いのに対し、道路維持では応急処理工の比率が高い。応急処理工は24時間365日の対応が必要な受注者負担が大きい工種であり、応札者が少ない要因の一つと考えられる。

3. 道路維持工事の実態と課題

道路維持工事の受発注者双方にヒアリングを行った。主な内容を表-1に示す。

表-1 道路維持工事に関するヒアリング結果

| | 発注者 | 受注者 |
|------|----------------------------------|-----------------------------------|
| 対応 | 24時間365日対応。監督する立場でも負担が大きい。 | 24時間365日対応。交代要因も必要で、負担が大きい。 |
| 入札参加 | 応札参加者は少ない。ただし、不調にはならず、1者が継続。 | 工事としての魅力は無いが、使命感を持って応札に参加している。 |
| | 不調にならないように、発注ロットや入札方式で工夫。 | 会社の人材が高齢化。若手活用型などの方式も恩恵を受けられない。 |
| 積算 | 実態との乖離は把握。全国統一の基準が有り、支払いできない。 | 積算と実態が合わない所もある。 |
| 地元対応 | 長年工事を行って来ており、地元の警察などにも信頼されている。 | 長年のノウハウによる蓄積が有り、他社が入ってもスムーズに出来ない。 |
| | 過去の経験から全てを把握。地元との関係も良好で軋轢の心配も無い。 | ノウハウの蓄積があるため、他社とはアドバンテージを持っている自負。 |
| 人材確保 | 受注者が人材確保に苦慮していることは把握。入札方式などで対応。 | 維持工事は、既に担い手が不足している。若手も入社せず再雇用で対応。 |

受注者は、担い手不足の中で、交代要員など多くの人員が必要な維持工事と一般土木工事を同時に行っており、大きな負担となっている。発注者も「包括業務契約（複数年契約や地域維持型JV、協同組合による共同受注）」「性能規定発注方式」「確認公募型随意契約」などの入札・契約方式を採用し対応を行っているが、受注者にとっての業務負担改善、維持工事の利益改善という問題解決につながっていない。また、発注者は、実績や施工能力確認の事務手続を負担に感じている。維持工事の課題解決には、次の視点が重要である。

- ・担い手育成には長年の経験が必要となることから、事業の継続性や長期的な見通しへの配慮が必要
- ・維持工事において、受発注者双方の事務手続に要する負担の緩和への配慮が必要

4. 災害協定の実態と維持工事との関係

維持工事では、事故や小規模災害の対応など比較的小規模な工事を日常的に実施している。しかし、大規模災害時など広範囲の復旧が必要な場合、維持工事だけでは全てに対応できない。地方整備局(直轄事務所を含む)では、災害時の備えとして、災害対応に関する協定(以下、「災害協定」と略す。)を締結している。そこで、維持工事と災害協定との関係を整理する。

(a) 災害協定締結状況

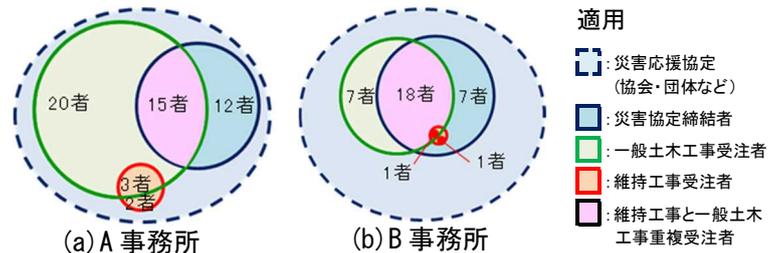
災害協定には主に、(1)建設業界団体との協定、(2)事務所等において担当区間を決めた上での地元建設会社等との協定があり、(2)では災害時に応急復旧等を実施できる体制であるかについて、簡易な施工計画を求める場合もある。そこで、(2)の場合について、事務所で公募された災害協定の締結状況を調査した。例として、九州地方整備局管内での締結状況を表-2に示す。締結先は全て地元を本社を構えた企業で、多くの地元建設会社が参加している。

表-2 災害協定の締結状況

| | 応募部門数 | のべ業者数 | 道路協定分のべ業者数 |
|------|-------|-------|------------|
| A事務所 | 9 | 115 | 27 |
| B事務所 | 8 | 101 | 27 |
| C事務所 | 6 | 46 | (資料無) |

(b) 災害協定・維持工事・一般土木工事の関係

災害協定締結会社の維持工事・一般土木工事の受注実態について、平成29、30年度の調査結果を図-3に示す。災害協定締結会社全てが、一般土木工事や維持工事を受注しているとは限らない。



(c) 維持工事と災害対応の課題

災害時の迅速な復旧には、経験によるノウハウと、日頃からの受発注者間で顔の見える関係構築が必要である。災害協定の締結のみの企業は、受発注者間での日頃からの関係構築が弱い上、地域の状況や地理的特性が把握できておらず、災害対応が迅速に実施できない懸念がある。

一方、維持工事は、受発注者間で顔の見える関係であるが、維持工事には図-2に記載した除草、巡視・巡回、清掃などが主職種である場合も存在する。

また、災害協定は最大10km程度に担当範囲が分割されることが多い一方、道路維持工事は対象範囲が数十kmの区間におよぶこともある。広範囲の地域状況を把握しているが、全ての災害復旧に対応するための機材や人員が不足する。これらの課題に対して留意する必要がある。

(d) 維持工事に関する方向性

災害協定の課題と、前述した維持工事における課題双方への対応策として、

- ・「維持工事」における「災害協定締結者」や「一般土木工事受注者」の(一層の)加點
- ・「維持工事」と「災害協定」の一体化(災害協定締結者を競争参加要件化(価格等の競争性担保が条件))などの新たな入札契約方式が、一案として考えられる。ただし、平常時・災害時の地域のインフラを支える体制を確保するための課題は地域によって様々であることから、災害協定会社の特徴などを含めた地域状況や地理的特性など、地域の実情を踏まえた事務所レベルでの検討が必要である。

5. まとめ

道路維持工事を継続させることは、日常の道路管理や災害対応の観点において非常に重要である。今後は、災害協定との連携等の取組に関心のある地整・事務所と連携してより具体的な実施手法や留意点を整理することで、維持工事の入札・契約方式の改善に寄与する研究を継続する予定である。