

復興道路等の整備における 事業促進PPPの 取組みについて

Effort on Project Promotion PPP,
over Reconstruction Road Development

米澤 明男

国土交通省東北地方整備局 道路部道路計画第一課長



YONEZAWA Akio

2004年国土交通省入省。本省高速道路課、在フィリピン日本大使館を経て、2014年より現職。

事業川上段階への 民間技術力の導入

東日本大震災から3年9カ月の歳月が経過し、被災地の復興に向けた諸事業が各地で進められている。

国の道路事業においては、復興道路・復興支援道路（以下、「復興道路等」という）が、被災地の早期復興のリーディングプロジェクトとして、2011年度に224 kmが、2013年度は12 kmが事業化となり鋭意進められている（図1）。この膨大な事業を円滑



2014年4月1日時点

路線名	計画延長	供用中	事業中	新規区間	
				H23 補正	H 25
三陸沿岸道路	359km	152km	207km	148km	—
宮古盛岡横断道路	100km	8km	58km	48km	—
東北横断自動車道 釜石秋田線	80km	54km	26km	17km	—
東北中央自動車道	45km	0km	45km	11km	12km
合計	584km	214km	336km	224km	12km

図1 復興道路・復興支援道路の概要

に進め、早期完成を図るためには、事業のスタートダッシュが重要であり、工事着工前の業務の短縮が不可欠である。このため、従来、官側の職員が実施していた測量・設計・用地等の委託業務や地元説明会、関係機関協議等の川上業務を、効率的かつ短期間で実施するための手法として、川上業務に民間の力を本格的に活用する事業促進PPPを導入した。

導入においては、東京大学大学院の小澤一雅先生をはじめ、多くの関係者のご指導・ご協力をいただき、2011年11月に事業化された18事業区間のうち三陸沿岸道路等の13事業区間183 kmを対象に実施し、区間を10工区に分割し、工区ごとに官民の技術者によるチームを採用している。

事業促進PPPの 業務内容とチーム体制

事業促進PPPは、川上業務について、最終的な責任は発注者が負うものの、官民の技術者がパートナーを組み、官民双方の技術力・経験を生かしながら、一体となって効率的なマネジメントを行うことにより、早期着工、円滑な事業の推進、早期完成を図ろうとするものである。実施業務は、川上業務のうち法制度等により発注者が実施しなければならない業務を除き、①委託業務等に対する指導・調整等、②地元・関係機関との協議等、③事業計画の進行管理等を行うこととした。

調査設計、協議等の業務を効率的かつ確実に実施し、施工段階においても手戻りなく円滑に工事を展

開していくために、「事業監理」「調査設計」「用地」「施工」の専門家によるPPPチームを編成した。編成された10のPPPチームは現場に常駐し専任することにより、業務過程で生じるさまざまな問題や課題を短時間で抽出し、対応方針を早急に導くことが期待できる。

事業促進 PPP の 取組みによる成果

事業促進 PPP のこれまでの取組み成果等については次のとおりである。

・設計業務等の著しい進捗

PPP10チームは約2カ年で約360件の業務を担当し、受注者との打合せを約2200回実施した。

・地元・関係機関協議の円滑な実施

地元説明会は、設計や用地関係のみならず、工事用道路、埋蔵文化財の説明等、多岐にわたって実施し、関係機関協議は、施設管理者、公安委員会等、多くの機関と精力的に実施した。PPP10チームは約2カ年で地元協議約2500回、関係機関協議約2300回を実施し、用地買収および早期着工に向けて大きく前進した。たとえば、埋蔵文化財試掘調査は、通常、用地買収後に実施しているが、買収前に数百名の地権者の了解を個別に得たことにより、着工までの期間を半年短縮することができた。

・適切な事業計画の作成と進捗管理

全体事業計画を作成し、設計・用地買収・協議・工事等の進捗管理とリスク要因抽出による事業計画の

フォローアップ等、適切なマネジメントを実施した。

・設計成果等の品質向上

官民双方の技術者の技術や知識等の融合により、ただちに工事に使える設計や事業期間の短縮、コスト削減、沿道環境への配慮等、設計成果の品質向上に貢献した。たとえば、他事業で設置した仮橋を活用することにより、土砂運搬距離の短縮が可能となり、沿道環境への配慮とコスト削減を実現した。

事業化から1〜2年程度で工事が着手、 事業化から最速6〜7年で開通の見通し

通常の道路事業では、事業化後に測量、設計、用地買収等を段階的に進めるが、復興道路等では、各業務間の密接な調整や全体事業監理を行い、同時並行的に業務を実施したため、通常4年程度要するところを約1〜2年程度で着工することができた(図2)。

本年4月25日に震災後事業化した5区間42km(うち2区間で事業促進PPPを導入)で2017年度から2018年度に開通する見通しを公表した。平均的な道路事業では、事業化から開通までに約14年程度要するが、今回は6〜7年とわけて早い開通の見通しとなった。このように事業がスピーディーに進捗したことは、地域の絶大なご協力とご支援や東日本大震災復興特別会計による予算の確保、他の地方整備局からの応援によるところが大きい。事業量が膨大な三陸沿岸道路の事業促進PPPを導入した区間でも開通の見通しを発表できたことは、PPPによる貢献も大きい。

復興道路等の 早期整備 に向けて

三陸沿岸道路等において、トンネル、橋梁等の大規模工事の本格化に対応するため、昨年の秋より、工事進捗管理、工事間調整等を行う施工監理業務を事業促進PPPに追加している。引き続き地域のご協力をいたたくとともに、官民一体となった取組みにより早期整備に向けて努めていきたい。



図2 事業のプロセス

参考文献

- (1) 岩崎泰彦「東日本大震災早期復旧に向けた東北地方整備局の取組み—事業促進PPPをはじめとする東北の工夫—」土木技術68巻3号、2013年
- (2) 小山健一「工事の植音響く「復興道路・復興支援道路」—地域一丸、官民連携で、被災地の早期復興を力強くけん引—」道路通巻868号、2013年
- (3) 東北地方整備局道路部「復興道路等の整備における事業促進PPPの導入と成果について」道路通巻881号、2014年