

北海道開発関係の定員の純減方策について

平成18年4月28日

国土交通省

< 目次 >

- 1 純減方策及び純減数について
- 2 開発建設部の統合について
- 3 北海道道州制特区による北海道への事務・事業の移譲について
- 4 一人当たり事業費等の指標について

1 純減方策及び純減数について

再検討の考え方

北海道開発関係の定員の純減については、

- ① 内部管理部門を大胆に合理化する観点から、開発建設部の庶務・福利厚生業務の思い切った見直し、複数の事務所等の経理・契約事務の集中処理など、組織体制・業務処理体制を抜本的に見直す、
- ② 職員が自ら行うべき業務以外は民間に委ねるとの観点から民間委託の大幅な拡大を行う、
- ③ 札幌開発建設部と石狩川開発建設部の統合を目指す、
- ④ 北海道が事業の移譲を受け入れるとの前提で、北海道道州制特区に基づき所定の事業を北海道に移譲する方向で検討を進める。

純減方策・純減数

前回提示した400人程度の純減に更に461人を追加し、平成18年度から22年度までの5年間に、北海道開発局の定員を861人純減(純減率13.7%)することとしたい。

| 純減方策 | 純減数 |
|-----------------|------|
| 組織体制・業務処理体制の見直し | 351人 |
| 民間委託の拡大 | 400人 |
| 小計 | 751人 |
| 開発建設部の統合 | 50人 |
| 道州制特区による事業の移譲 | 60人 |
| 合計 | 861人 |

※この純減数は、5年間ににおける北海道開発局の定員の純減数の全体である。

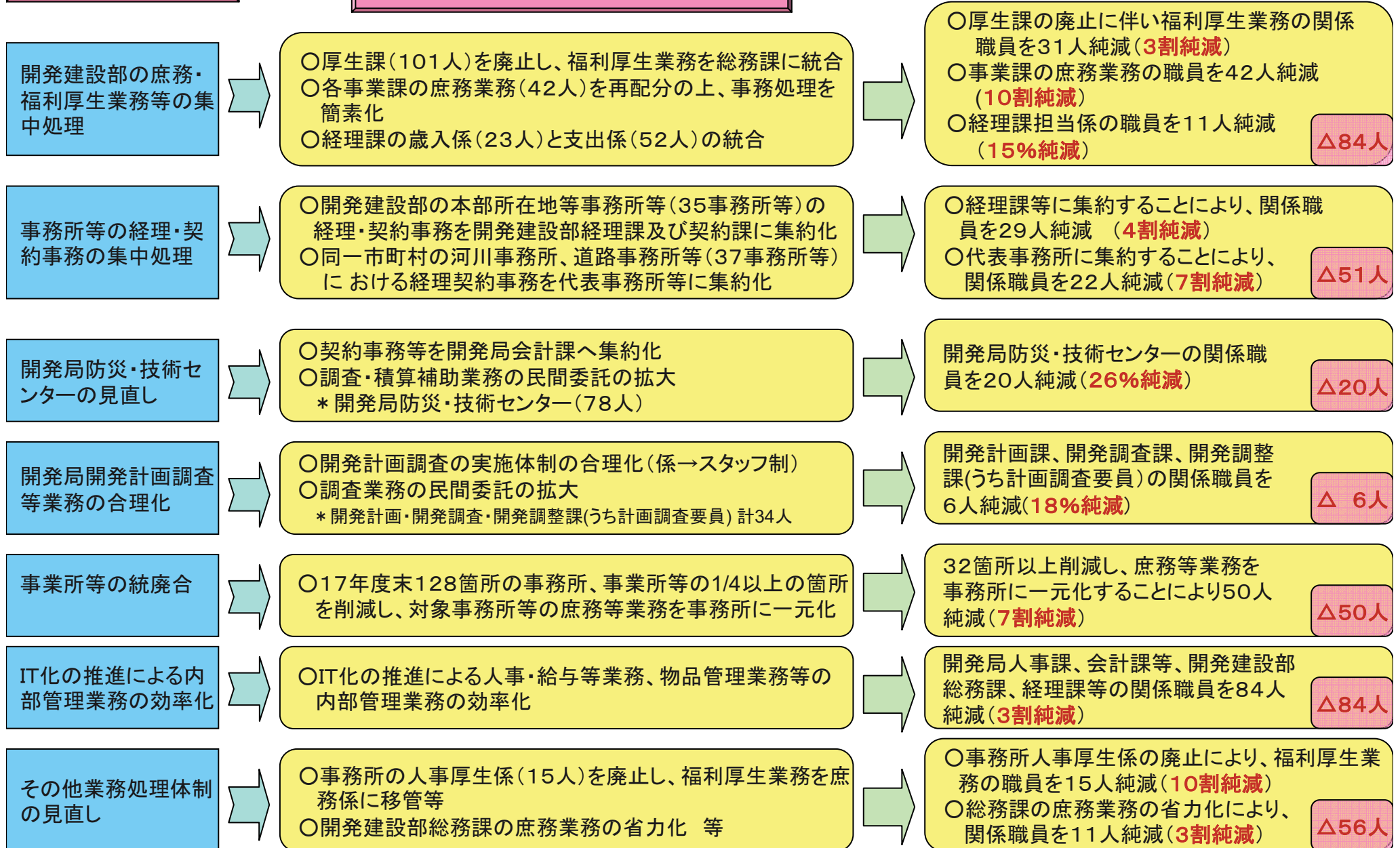
組織体制・業務処理体制の見直し

351人純減

純減方策

純減方策の内容

純減効果



民間委託の拡大

400人純減

純減方策

現況の実施体制

現場技術 補助業務の拡大

職員数 1,208人
委託者数 321人

- 設計図書作成、積算数量取りまとめ、発注図書整理、現場施工監督補助については委託を拡大
- 工事予算配分、着手時期決定、関係機関調整、地元説明、工事監督・検査等については職員により実施

職員数 982人
△226

道路巡回 業務等の拡大

職員数 218人
委託者数 260人

- 河川巡視、道路巡回、施設管理補助、対外対応補助、情報収集・提供などについては委託を拡大
- 通行規制・ダム操作判断、対外対応、関係機関協議、苦情相談対応等については職員により実施

職員数 164人
△54人

用地・道路管理 補助業務の拡大

職員数 517人
委託者数 160人

- 用地業務の補償説明、補償金額算定、補償基準との適合性審査等については委託を拡大
- 道路管理業務の特殊車両通行許可・占用許可等申請受付等については新規委託化
- 用地取得・事業損失補償等に関する地権者等との交渉、道路管理の不法占用退去(撤去)警告、監督処分等については職員により実施

職員数 440人
△77人

その他民間委託 の拡大

職員数 192人
委託者数 786人

- 車両管理等業務については委託を拡大

職員数 149人
△43人
※引き続き委託を拡大

道路事務所の見直しについて

(旭川道路事務所の例)

現体制 (H17) 42人

将来の体制 32人

| 平均超勤時間 35時間/人月 | |
|----------------|----------------------------------|
| 所長 副所長(2) | |
| 庶務課長 専門官 | |
| 庶務係長 | 労務管理、庶務に関する業務 |
| 人事厚生係長 | 事務所の福利厚生に関する業務 |
| 経理係長-係員(2) | 経理・契約に関する業務 |
| 第1管理係長 | 占用許可・更新等、R12、39の道路管理に関する業務 |
| 第2管理係長 | 占用許可・更新等、R40、237、452の道路管理に関する業務 |
| 第1工事課長 | |
| 計画係長-係員(2) | 工事の計画、工事の予算管理、関係機関等協議 |
| 建設係長-係員 | 工事に関する調査・設計、関係機関等協議 |
| 第2工事課長 | |
| 第1建設係長-係員 | 旭川新道工事の設計・積算、工事監督、地元工事説明 |
| 第2建設係長-係員(2) | 神楽拡幅工事の設計・積算、工事監督、地元工事説明 |
| 第3工事課長 | |
| 第1建設係長-係員(2) | 旭川紋別自動車道(愛山工区)工事の設計・積算、工事監督、地元説明 |
| 第2建設係長-係員(2) | 旭川紋別自動車道(東雲工区)工事の設計・積算、工事監督、地元説明 |
| 第3建設係長-係員(2) | 旭川紋別自動車道(上川工区)工事の設計・積算、工事監督、地元説明 |
| 維持課長 | |
| 維持補修係長-係員(2) | 道路の維持・修繕・除雪等の工事、関係機関等協議 |
| 交通管理係長-係員 | 交通安全施設の整備、道路情報の収集提供、関係機関等協議 |
| 機械係長-係員 | 機械類の整備の実施・保守点検、電気通信施設の整備・保守点検 |

10名減

(24%)

| |
|------------|
| 所長 副所長(2) |
| 庶務課長 専門官 |
| 庶務係長 |
| 第1管理係長 |
| 第2管理係長 |
| 第1工事課長 |
| 計画係長-係員(2) |
| 建設係長-係員 |
| 第2工事課長 |
| 第1建設係長-係員 |
| 第2建設係長-係員 |
| 第3工事課長 |
| 第1建設係長-係員 |
| 第2建設係長-係員 |
| 第3建設係長-係員 |
| 維持課長 |
| 維持補修係長-係員 |
| 交通管理係長-係員 |
| 機械係長 |

業務処理体制の見直し
(人事厚生係の廃止)

△1

事務所等の経理・契約事務の本部での集中処理

△3

現場技術補助業務の拡大

△5

道路巡回業務等の拡大

△1

旭川道路事務所の所管について

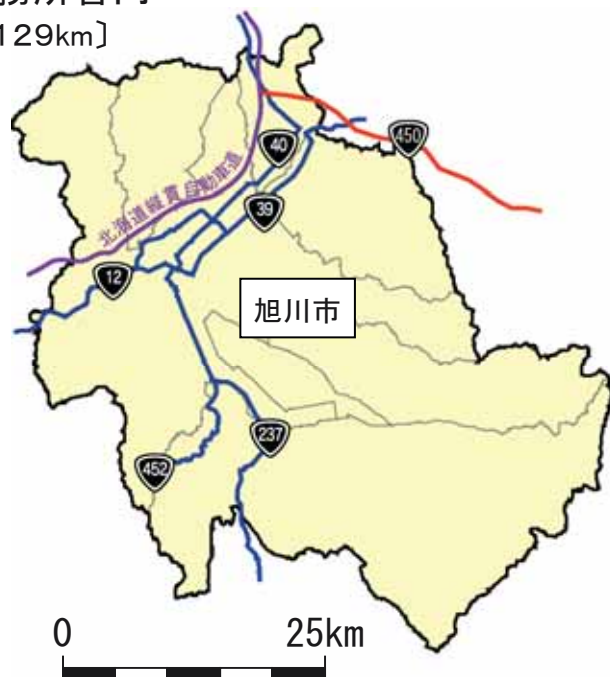
旭川道路事務所は、旭川都市圏内の直轄国道を整備・管理するとともに、12号、39号、40号の2桁国道をはじめとして道北圏の枢要な基幹的ネットワークを形成する路線の整備・管理、高規格幹線道路「旭川紋別自動車道」の整備を実施している事務所である。

道路の管理(維持管理、除雪等)にあたっては、国道が都市圏の中心を通過していることから、沿道関係者・利用者からの要望やニーズをふまえる必要があり、公益性の観点等から行政判断が必要。とりわけ、道内有数の豪雪地帯であり、かつ低温な寒冷地であることから、除雪や冬期間の視程障害・路面管理等に関するきめ細かな対応が求められる。冬期以外にも、豪雨や融雪期の通行規制等の危機管理体制に関しても、骨格幹線道路に相応しい対応(行政判断)が必要。

また、改築工事に関して、準備段階(企画、調査、計画、協議、用地等)において、地元関係機関との調整、関係機関との協議等に人員が必要。さらに、個々の工事の実施段階においては、工事内容の変更等きめ細かな調整、対応が必要となる。これら工事の準備から実施、各段階の利害関係の調整や関係者との協議については行政が責任を持って行う必要があり、これらに必要な人員は削減が不可能。

旭川道路事務所管内

〔管理延長 129km〕



| | |
|----------------------|---------------------|
| 苦情件数 | 442件(夏 132件、冬 310件) |
| 死傷事故件数(H15~17平均) | 455件/年(内死者数 8人/年) |
| 除雪等指示回数 | 282回/年 |
| 道路占用許可等 | 439件/年 |
| 道路損傷原因者への対応件数 | 68件/年 |
| 工事発注 | 39件/年 |
| 調査発注 | 24件/年 |
| 地権者数 (一般国道237号 神楽拡幅) | 260人 |
| (旭川紋別自動車道) | 350人 |

北海道開発局の定員の純減数（総括表）

| | H17定員 | 純 減 数 | | | | | 純減後定員数 | 純減率 | |
|---------|-------|-----------------|---------|-------|----------|-------------|--------|-------|--------|
| | | 組織体制、業務処理体制の見直し | 民間委託の拡大 | 小計 | 開発建設部の統合 | 道州制特区に基づく削減 | | | |
| 本 局 | 910 | △ 37 | △ 17 | △ 54 | — | — | △ 54 | 856 | 5.93% |
| 開発建設部本部 | 2,893 | △ 117 | △ 123 | △ 240 | △ 50 | △ 30 | △ 320 | 2,573 | 11.06% |
| 事務所・事業所 | 2,480 | △ 197 | △ 260 | △ 457 | — | △ 30 | △ 487 | 1,993 | 19.64% |
| 計 | 6,283 | △ 351 | △ 400 | △ 751 | △ 50 | △ 60 | △ 861 | 5,422 | 13.70% |

| | H17定員 | 純 減 数 | | | | | 純減後定員数 | 純減率 | |
|----------|-------|-----------------|---------|-------|----------|-------------|--------|-------|--------|
| | | 組織体制、業務処理体制の見直し | 民間委託の拡大 | 小計 | 開発建設部の統合 | 道州制特区に基づく削減 | | | |
| 本 局 | 910 | △ 37 | △ 17 | △ 54 | — | — | △ 54 | 856 | 5.93% |
| 札幌開発建設部 | 841 | △ 28 | △ 56 | △ 84 | △ 50 | △ 12 | △ 146 | 695 | 17.36% |
| 石狩川開発建設部 | 496 | △ 21 | △ 26 | △ 47 | — | △ 2 | △ 49 | 447 | 9.88% |
| 函館開発建設部 | 468 | △ 33 | △ 37 | △ 70 | — | △ 6 | △ 76 | 392 | 16.24% |
| 小樽開発建設部 | 388 | △ 27 | △ 41 | △ 68 | — | — | △ 68 | 320 | 17.53% |
| 旭川開発建設部 | 608 | △ 44 | △ 45 | △ 89 | — | △ 5 | △ 94 | 514 | 15.46% |
| 室蘭開発建設部 | 540 | △ 29 | △ 42 | △ 71 | — | △ 11 | △ 82 | 458 | 15.19% |
| 釧路開発建設部 | 466 | △ 29 | △ 29 | △ 58 | — | △ 6 | △ 64 | 402 | 13.73% |
| 帯広開発建設部 | 509 | △ 30 | △ 36 | △ 66 | — | △ 2 | △ 68 | 441 | 13.36% |
| 網走開発建設部 | 473 | △ 28 | △ 30 | △ 58 | — | — | △ 58 | 415 | 12.26% |
| 留萌開発建設部 | 326 | △ 27 | △ 24 | △ 51 | — | △ 7 | △ 58 | 268 | 17.79% |
| 稚内開発建設部 | 258 | △ 18 | △ 17 | △ 35 | — | △ 9 | △ 44 | 214 | 17.05% |
| 計 | 6,283 | △ 351 | △ 400 | △ 751 | △ 50 | △ 60 | △ 861 | 5,422 | 13.70% |

注）「札幌開発建設部」の「開発建設部の統合」欄には、札幌及び石狩川開発建設部の統合による削減数（△50人）が含まれている。

北海道開発局の定員の純減数(純減方策別)

| | H17定員 | 純 減 数 | | | | | | | | | | | | | | | 純減後の 人員数 | 純減率 | |
|-------|-------|-------------------------|--------------|------------------|----------------|-----------------------|--------------------|-------------|---------|----------------|----------------|----------------|--------|-------|-----------------------|-----------------|-------------|-------|--------|
| | | 組織体制・業務処理体制の見直し | | | | | | | 民間委託の拡大 | | | | | | | | | | |
| | | 庶務・福利厚生 業務等の 集中処理 | 事務所等 の統廃合 | 経理・契約事務 の集中処理 | 防災センターの 見直し | 開発計画調査 等業務の 合理化 | 内部管理 業務の 効率化 | その他の見直 し | 小 計 | 現場技術業務 等の拡大 | 道路巡回業務 等の拡大 | 用地・管理 業務の拡大 | その他の拡大 | 小 計 | 札幌及び 石狩川の 建設部統合 | 道州制特区に 基づく削減 | | | 純減数合計 |
| 本局 | 910 | | | | △ 20 | △ 6 | △ 11 | | △ 37 | △ 12 | | | △ 5 | △ 17 | | | △ 54 | 856 | 5.93% |
| 札幌 | 401 | △ 6 | | 9 | | | △ 5 | △ 3 | △ 5 | △ 2 | | △ 12 | △ 1 | △ 15 | △ 50 | △ 5 | △ 75 | 326 | 18.70% |
| 石狩川 | 251 | △ 4 | | 6 | | | △ 5 | △ 1 | △ 4 | △ 3 | | △ 7 | | △ 10 | | | △ 14 | 237 | 5.58% |
| 函館 | 262 | △ 8 | | 6 | | | △ 7 | △ 4 | △ 13 | △ 2 | | △ 7 | △ 2 | △ 11 | | △ 5 | △ 29 | 233 | 11.07% |
| 小樽 | 244 | △ 9 | | 4 | | | △ 7 | △ 1 | △ 13 | △ 3 | | △ 6 | △ 4 | △ 13 | | | △ 26 | 218 | 10.66% |
| 旭川 | 304 | △ 10 | | 6 | | | △ 7 | △ 2 | △ 13 | △ 2 | | △ 10 | △ 1 | △ 13 | | △ 3 | △ 29 | 275 | 9.54% |
| 室蘭 | 266 | △ 9 | | 6 | | | △ 7 | △ 2 | △ 12 | △ 3 | | △ 8 | △ 3 | △ 14 | | △ 5 | △ 31 | 235 | 11.65% |
| 釧路 | 259 | △ 9 | | 7 | | | △ 7 | △ 2 | △ 11 | △ 1 | | △ 7 | △ 3 | △ 11 | | △ 4 | △ 26 | 233 | 10.04% |
| 帯広 | 283 | △ 9 | | 7 | | | △ 7 | △ 3 | △ 12 | △ 3 | | △ 9 | △ 2 | △ 14 | | | △ 26 | 257 | 9.19% |
| 網走 | 254 | △ 6 | | 5 | | | △ 7 | △ 2 | △ 10 | △ 2 | | △ 6 | | △ 8 | | | △ 18 | 236 | 7.09% |
| 留萌 | 195 | △ 9 | | 4 | | | △ 7 | △ 2 | △ 14 | △ 2 | | △ 3 | △ 2 | △ 7 | | △ 5 | △ 26 | 169 | 13.33% |
| 稚内 | 174 | △ 5 | | 3 | | | △ 7 | △ 1 | △ 10 | △ 1 | | △ 2 | △ 4 | △ 7 | | △ 3 | △ 20 | 154 | 11.49% |
| 開 建 計 | 2,893 | △ 84 | | 63 | | | △ 73 | △ 23 | △ 117 | △ 24 | | △ 77 | △ 22 | △ 123 | △ 50 | △ 30 | △ 320 | 2,573 | 11.06% |
| 札幌 | 440 | | △ 2 | △ 16 | | | | △ 5 | △ 23 | △ 35 | △ 6 | | | △ 41 | | △ 7 | △ 71 | 369 | 16.14% |
| 石狩川 | 245 | | △ 6 | △ 10 | | | | △ 1 | △ 17 | △ 8 | △ 8 | | | △ 16 | | △ 2 | △ 35 | 210 | 14.29% |
| 函館 | 206 | | △ 6 | △ 11 | | | | △ 3 | △ 20 | △ 17 | △ 6 | | △ 3 | △ 26 | | △ 1 | △ 47 | 159 | 22.82% |
| 小樽 | 144 | | △ 5 | △ 7 | | | | △ 2 | △ 14 | △ 25 | △ 2 | | | △ 28 | | | △ 42 | 102 | 29.17% |
| 旭川 | 304 | | △ 14 | △ 11 | | | | △ 6 | △ 31 | △ 23 | △ 8 | | | △ 32 | | △ 2 | △ 65 | 239 | 21.38% |
| 室蘭 | 274 | | △ 1 | △ 11 | | | | △ 5 | △ 17 | △ 18 | △ 7 | | | △ 28 | | △ 6 | △ 51 | 223 | 18.61% |
| 釧路 | 207 | | △ 1 | △ 13 | | | | △ 4 | △ 18 | △ 13 | △ 2 | | | △ 18 | | △ 2 | △ 38 | 169 | 18.36% |
| 帯広 | 226 | | △ 2 | △ 13 | | | | △ 3 | △ 18 | △ 15 | △ 6 | | | △ 22 | | △ 2 | △ 42 | 184 | 18.58% |
| 網走 | 219 | | △ 7 | △ 9 | | | | △ 2 | △ 18 | △ 14 | △ 7 | | | △ 22 | | | △ 40 | 179 | 18.26% |
| 留萌 | 131 | | △ 4 | △ 7 | | | | △ 2 | △ 13 | △ 14 | △ 1 | | | △ 17 | | △ 2 | △ 32 | 99 | 24.43% |
| 稚内 | 84 | | △ 2 | △ 6 | | | | | △ 8 | △ 8 | △ 1 | | | △ 10 | | △ 6 | △ 24 | 60 | 28.57% |
| 事務所等計 | 2,480 | | △ 50 | △ 114 | | | | △ 33 | △ 197 | △ 190 | △ 54 | | △ 16 | △ 260 | | △ 30 | △ 487 | 1,993 | 19.64% |
| 合 計 | 6,283 | △ 84 | △ 50 | △ 51 | △ 20 | △ 6 | △ 84 | △ 56 | △ 351 | △ 226 | △ 54 | △ 77 | △ 43 | △ 400 | △ 50 | △ 60 | △ 861 | 5,422 | 13.70% |

2 開発建設部の統合について

札幌開発建設部・石狩川開発建設部の統合

札幌開発建設部と石狩川開発建設部の統合については、合計すると1465億円の事業費を抱え、1300人を超える人員を擁する大組織となるため、平時の事業施行や石狩川の氾濫を初めとする危機管理対応が円滑に実施される体制の確保が必要である。

統合にあたっては、地元理解を得つつ、この点を解決する必要があるが、計画期間内(22年度まで)の統合を目指す。

※事業費、人員の数値は平成17年度のもの

開発建設部の統合について

開発建設部の統合について

全国の22%の面積を有する北海道において、公共事業を効率的に実施するため、事業実施にあたる事務所機能を支える契約、調査、計画、用地補償等の業務を集中的に処理する開発建設部は必要である。

このような「地域センター」機能を有する開発建設部は本州の2, 3県に相当する地域を管轄しており、

これを統合することは、

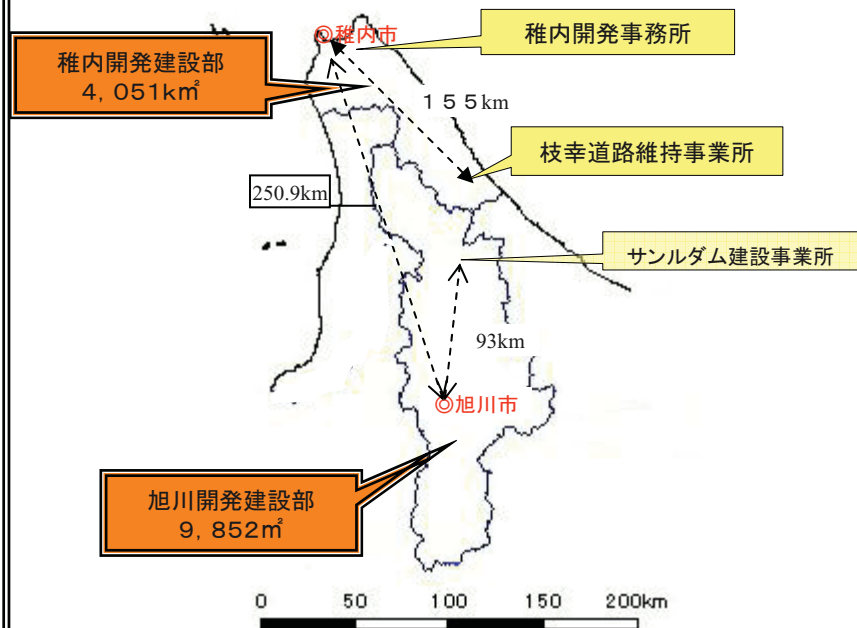
- ① 地方自治体等地元関係者との調整・連携に支障
- ② 災害時の支援に大きな支障
- ③ 事務所への日常的な業務指導に支障

等の問題が生ずる。

したがって、統合を実施するためには、これらの課題を克服しつつ、地元理解を得る必要があることから、直ちに結論を得ることは困難であるが、開発建設部の統合等によるスリム化について、中期的な課題として検討してまいり所存である。

開発建設部の統合について（旭川・稚内の事例）

- ・ 稚内開建は4,000 k²超、旭川開建は、9,852 k²超
- ・ 両開建をあわせた面積は、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県をあわせた面積とほぼ同じ



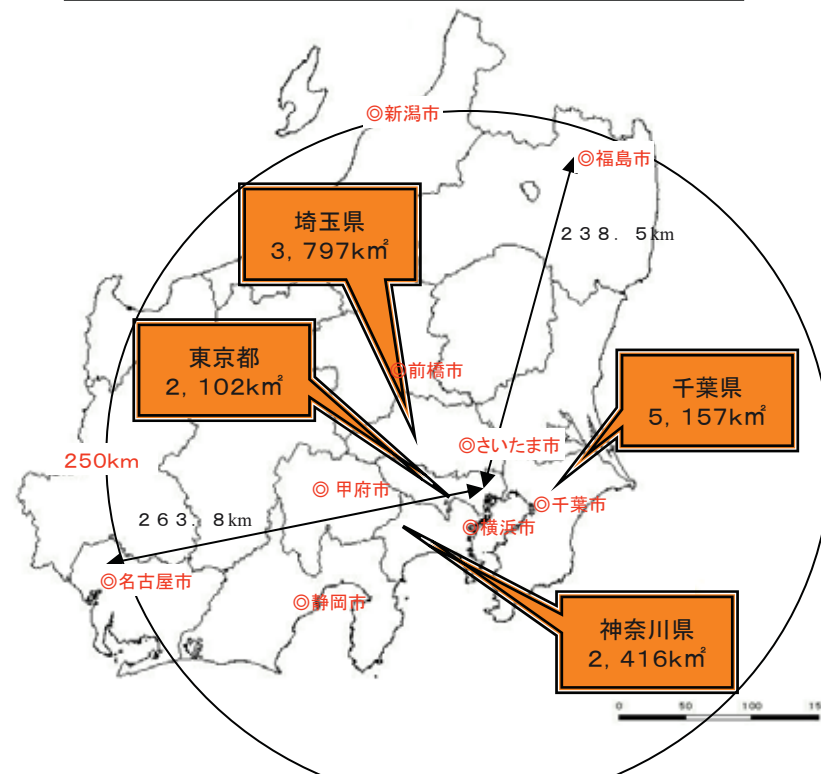
最も遠い事業所まで往復4～5時間以上
日常的な指導監督を行うには限界

これを超えると

- 事務所等への日常的な業務指導に支障
- 地方自治体との連携や住民サービスの問題
- 災害緊急時の応援等で極めて大きな問題

例えば

- ・ 稚内ー旭川間は250.9 km
- ・ 東京から関東ブロックを超える距離に相当



< 稚内開建と旭川開建を統合し、旭川開建を拠点の開建と仮定 >

- ・ 稚内市において地震による土砂崩落や津波等の災害が発生した場合、現地への応援、指揮監督、自治体等との連携等早急な災害対応や体制整備を行う必要があるが、統合された場合、災害対応の拠点となる開建から遠隔地(往復10h程度)であるため即時対応が困難
- ・ 情報公開や行政相談等行政サービスの窓口が減少、遠隔化することで住民サービスが低下

3 北海道道州制特区による北海道への事務・事業の移譲について

北海道への事務・事業の移譲

北海道への事務・事業の移譲については、4月12日に自民党道州制調査会において了承された「北海道道州制特別区域推進法案の基本的考え方(素案)」に基づいた法案が施行されること及び事業の移譲を北海道が受け入れることを前提に、所定の事業(必要職員数約60人)を北海道に移譲する方向で検討を進めてまいりたい。

(参考) 北海道道州制特別区域推進法案の基本的考え方(素案)【抜粋】

2—(4)事務処理等の特例措置

道州制特区の推進を図るため、国の地方支分部局が実施している以下の事務を北海道知事に移譲する。

- ⑤ 直轄通常砂防事業の一部
- ⑦ 開発道路に係る直轄事業
- ⑧ 二級河川に係る直轄事業

3 施行期日

原則として平成19年4月1日。ただし、事務の移譲については、準備に要する期間を勘案し、事項によって別途施行期日を定める(⑤については、平成19年～平成22年までの間。⑦及び⑧については、平成22年)。

4 一人当たり事業費等の指標について

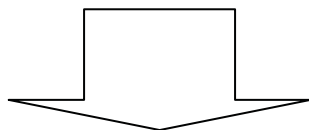
特定の指標に基づく比較について

道路、河川等の事業実施に必要な定員の規模は、各々の事業の置かれている地理的条件、自然条件、管理すべき施設の内容等が異なるので、1人当たり事業費等の**特定の指標に基づく一律の比較のみでは適切に判断しがたい**。

北海道は、広大な国土の中に、事業箇所が分散していること、長大な道路を管理していること等から、事務所等も一定の地域ごとに配置する必要があり、特に道路事業において、事務所等の事業費規模が相対的に小さくならざるを得ない。

- * 1人当たり道路管理延長は、全国平均の1.5倍
- * 道路事業の1人当たり事業費は、全国平均の1/2

また、積雪寒冷の気候のため、北海道における事業実施や道路管理には、様々な制約・困難を伴う。



このような北海道の地域特性が、北海道開発局の1人当たり事業費(特に道路事業の1人当たり事業費)を小さくしている要因となっており、1人当たり事業費のみで業務量を判断することは適当でない。

一人当たり事業費の比較について

なお、1人当たり事業費で比較すると「3割少ない」(定員に換算すると1800人程度多い)とされている点については、以下のように別の見方も可能であるなど、事業費のみで業務量の多寡を判断することはできないものとする。

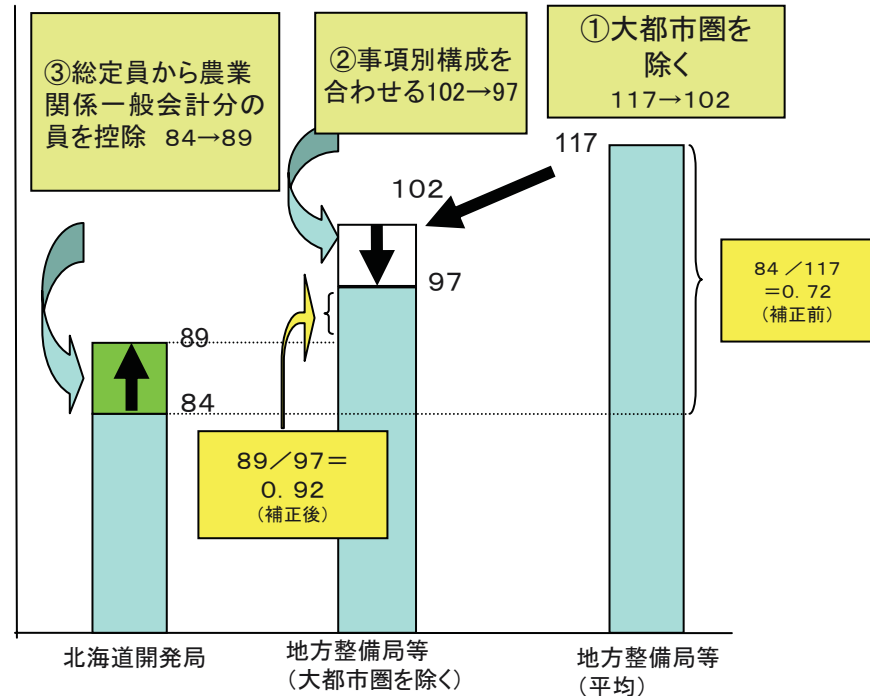
1) 事業費のみで比較する場合においても、

- ① 北海道と事業実施を巡る状況が大きく異なる大都市圏を除いて比較する、
- ② 受益者との調整等に人手を要する農業のシェアが大きいことなど、事業別構成の違いにより生ずる差を修正する、
- ③ 北海道開発局と地方整備局等の比較を行う際の定員の範囲を合わせる、

との北海道の実態を反映した補正を行えば、地方整備局等との差は、**8%程度(490人程度)**であり、指摘されているほど大きな差ではない。

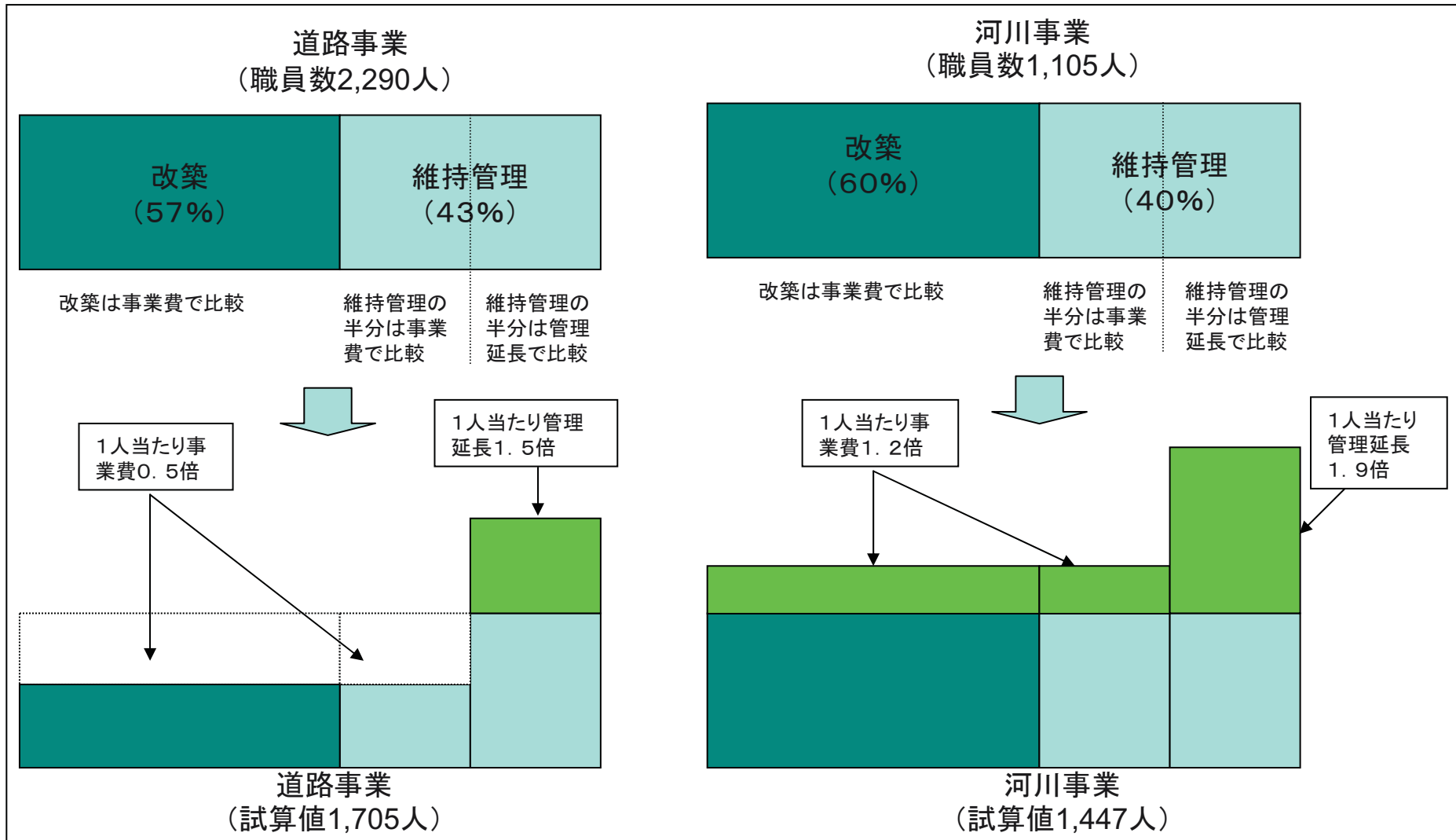
1人当たり事業費の比較を適正に補正した場合

百万円



2) 公共事業担当部局では、公物管理、危機管理の業務量に占める割合が大きくなっている。

このため、業務量は事業費のみでなく管理延長も考慮して判断すべきであり、この考え方にに基づき、事業費に加えて道路・河川の直轄管理延長も考慮して地方整備局等と比較すると、北海道開発局と地方整備局等との差は**5%程度(300人程度)**に留まる。



道路延長に比例して増加する管理業務

災害件数が増加する

職員が現地確認の上、通行規制や応急復旧の行政判断を行う。

(災害発生件数
3.1件/100km
通行止め時間
63時間/100km)



除雪作業等に関わる判断・指示が増加する

職員が路面状況を確認の上、除雪に関わる判断・業者に対する指示を行う。住民からの苦情も直接対応する。

(除雪出動
指示回数
219回/100km
苦情件数(冬期)
240件/100km)



道路補修箇所が増加する

職員が路面状況を現地確認の上、補修等の判断・業者に対する指示を行う。

(応急舗装補修箇所数
877箇所/100km)



点検を要する道路構造物が増加する

橋梁等の施設の定期点検は職員が行い、補修の必要性を判断する。

(橋梁数 50橋/100km)



交通事故に伴う現地での関係機関との連絡調整が増加する

事故発生時には警察と職員による道路の現地診断を行う。

(死傷事故件数 110件/100km
内死者数 3.1人/100km)



占用許可件数や道路損傷原因者への対応件数が増加する

処理件数が増加し、現地取り締まりや行政指導に時間を要する。

(占用許可等件数 153件/100km
道路損傷原因者への対応件数
32件/100km)

