

3. コスト構造改革プログラムについて

3-1. 「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」の解説

(1) 「1. 国土交通省公共事業コスト構造改革プログラムの位置付け」

1) 公共工事のコスト縮減に対する平成6年度からこれまでの経緯

公共工事のコスト縮減は、平成9年度から11年度の3年間の取り組みにおいて、全省庁の連携や公共工事担当省庁等における創意工夫の強化により、公共工事執行システムの中で価格に影響を及ぼす様々な要因について改革が進んだ。その結果、平成11年度までのコスト縮減率は約10%となり、当初の数値目標をほぼ達成した。

しかし、依然として厳しい財政事情の下で引き続き社会資本整備を着実に進めていくことが要請されていること、また、これまで実施してきたコスト縮減施策の定着を図ることや新たなコスト縮減施策を進めていくことが重要な課題となっている。このため、平成12年度からは、工事コストの低減だけでなく、工事の時間的コストの低減、施設の品質の向上によるライフサイクルコストの低減、工事における社会的コストの低減、工事の効率性向上による長期的コストの低減を含めた総合的なコスト縮減について、「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」(以下「現行動計画」という。)を策定し、取り組んでいる。

< 解説 >

公共工事のコスト縮減に対する取り組みは、国民のコスト意識の高まりを背景に公共工事の建設費の縮減が必要となった。そのため、旧建設省は平成6年12月1日に「公共工事の建設費縮減に関する行動計画」を策定し、取り組みを開始した。

その後、限られた財源を有効に活用し、効率的な公共事業の執行を通じて、社会資本整備を着実に進め、本格的な高齢化社会到来に備えるには、早急に有効な諸施策を実施し、公共工事コストの一層の縮減を推進していく必要があるとの認識の下、地方、民間の主体的取り組みを含めて、各省庁が一致協力して、総合的にこの課題に取り組んでいくため、平成9年4月4日の関係閣僚会議で政府による「公共工事コスト縮減に関する行動指針」(以下「旧行動指針」という)が策定された。

政府の行動指針を踏まえ、公共事業担当省庁は、同日「公共工事コスト縮減に関する行動計画」(以下「旧行動計画」という)を策定し、具体的な施策を開始した。

この旧行動計画では、平成9年度から平成11年度までの3年間に所要の施策を実施し、10%以上の工事コストを縮減するという数値目標が設定された。また、定期的にフォローアップを行い、コスト縮減の実績を評価し、公表することとした。

その結果、平成9年度から11年度までの3年間の実績は、平成8年度に比べ9.9%(旧運輸省、旧建設省、旧北海道開発庁の合計、政府全体では9.6%)のコスト低減となり、当初の目標をほぼ達成した。

しかしながら、依然として、厳しい財政事情の下で引き続き社会資本整備を着実に進めていくことが要請され、また、それまで実施してきたコスト縮減施策の定着を図ることや新たなコスト縮減施策を進めていくことが重要な課題となった。

そのため、当初3年間の取り組みにおける課題も踏まえ、平成12年9月1日の関係閣僚会議において、平成12年度以降の政府の新たな「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」(以下「新行動指針」という)が策定された。これを踏まえて、公共事業担当省庁は同日、「公共工事コスト

縮減対策に関する新行動計画」(以下「新行動計画」という)を策定し、具体的施策を開始した。

また、平成13年1月6日の省庁再編に伴い、旧運輸省、旧建設省及び旧北海道開発庁において策定した新行動計画を統合し、平成13年3月30日に国土交通省におけるコスト縮減のための具体的施策を盛り込んだ「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」(以下「現行動計画」という)が策定された。

その結果、平成9年度から平成14年度の6年間で、平成8年度に比べ施策によるコスト縮減効果13.6%、物価の下落時を見込むと21.3%のコスト縮減を達成した。

コスト縮減に関するこれまでの経緯は、表 3-1-1、図 3-1-1に示すとおりである。

表 3-1-1 コスト縮減に関するこれまでの経緯

年 月	コスト縮減による取り組み
平成 6年12月	「公共工事の建設費の縮減に関する行動計画」を策定(旧建設省)
平成 9年 1月17日	公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議設置
平成 9年 4月 4日	関係閣僚会議において行動指針を決定 ～行動指針を踏まえ、公共工事担当省庁16省庁が行動計画を策定
平成10年 4月24日	平成9年度の成果を発表
平成11年 4月27日	平成10年度の成果を発表
平成12年 9月 1日	平成9年度から11年度の取り組みの成果を発表 閣僚会議において新行動指針を決定 ～新行動指針を踏まえ、公共工事担当省庁16省庁が行動計画を策定
平成13年 3月30日	国土交通省における新行動計画を策定
平成13年 8月21日	平成12年度の成果を発表
平成14年 9月 5日	平成13年度の成果を発表
平成15年 3月31日	国土交通省公共事業コスト構造改革プログラムを策定
平成15年 9月18日	平成14年度の成果を発表 政府による公共事業コスト構造改革プログラムを策定

コスト縮減の取り組み

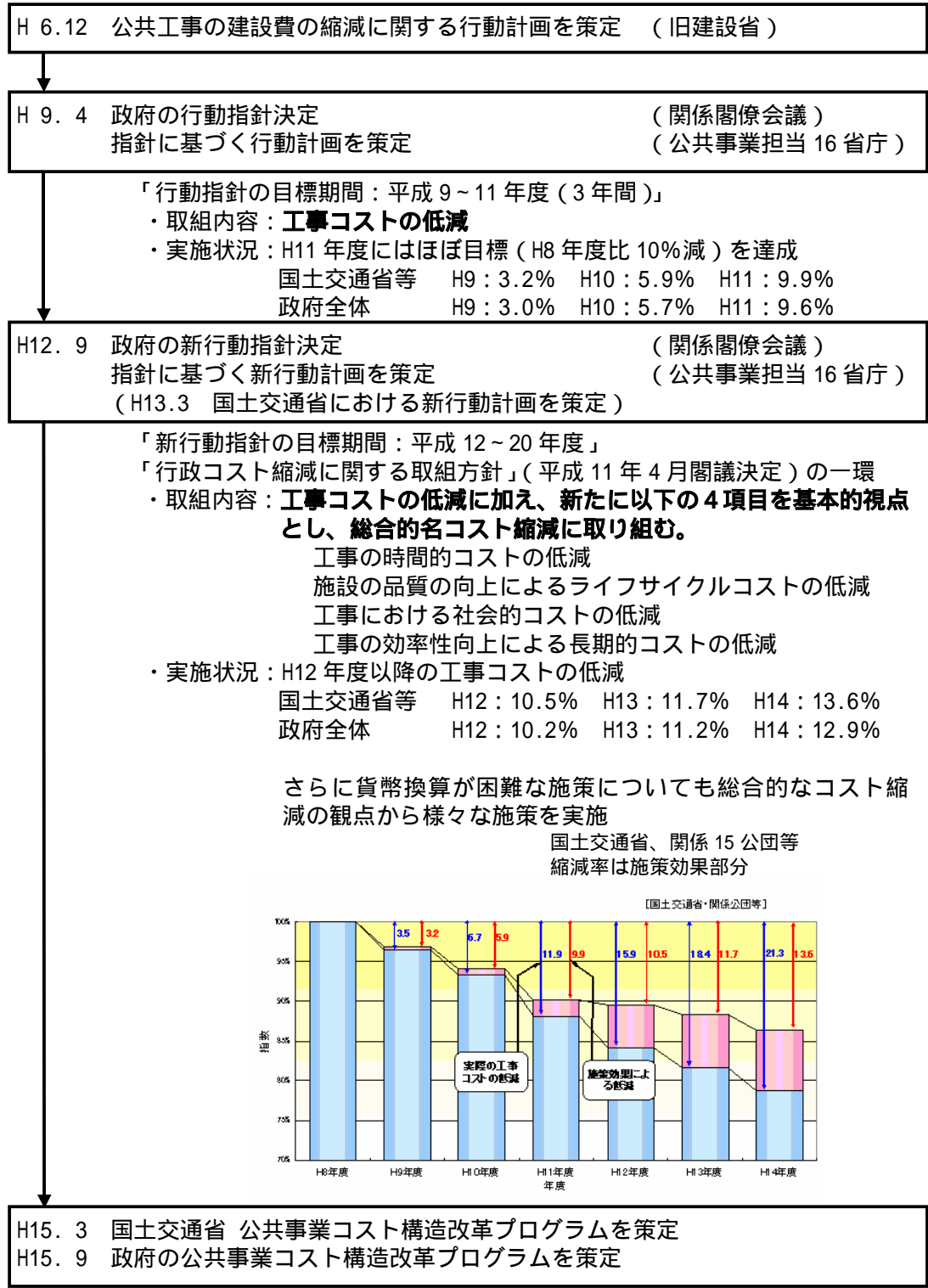


図 3-1-1 コスト縮減のこれまでの経緯

2) 「国土交通省公共事業のコスト構造改革プログラム」策定の背景と構造改革の概要

平成15年度からは、現行動計画だけでは限界があることから、現行動計画を継続実施することに加え、公共事業のすべてのプロセスをコストの観点から見直し、「コスト構造改革」に取り組むこととした。見直しのポイントは、「事業のスピードアップ」、「設計の最適化」、「調達の最適化」とし、平成15年度から実施する「コスト構造改革」の施策プログラムとして、「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」(以下「プログラム」という。)を策定する。

プログラムは、現行動計画に加え実施すべき施策をとりまとめたものであり、現行動計画で既に実施している施策は基本的には含まないが、現行動計画に記述があってもそれをより具体的に推進するための施策等は盛り込むこととする。

「コスト構造改革」は、コストの観点から公共事業の抜本的改革を目指すものであるため、プログラムには、直ちに実施できる施策のみではなく、検討、試行、関係省庁との調整を行ったうえで実施に移行する施策を含むものとする。したがって、プログラム策定後も、必要に応じて施策を追加、変更することとする。

なお、平成14年11月29日に閣議決定された「平成15年度予算編成の基本方針」の中で政府全体としてコスト構造改革に取り組んでいくことが明記された。政府全体のプログラムが後日、策定された場合には、政府全体のプログラムと整合を図るため、プログラムを部分的に見直すことがある。

プログラムの目標期間は、社会資本整備重点計画と整合を図り、平成15年度から平成19年度までの5年間とする。

< 解 説 >

公共工事のコスト縮減に対する取り組みは、工事コストの縮減については平成8年度を基準とした縮減率でフォローアップしており、平成14年度までの縮減結果は図2-4-1のとおりである。引き続き着実に縮減が進んでいるが、近年はその伸びが鈍ってきており、これまでと同様の施策では限界が見えてきたともいえる。図にはコスト縮減施策の実施の効果としてではなく、市場の状況で変動する労務費や資材費も評価した実際の工事コストの縮減率も示しているが、こちらは近年のデフレ傾向を反映して低減が進行しており、平成8年比で21.3%の工事コスト縮減となっている。

公共事業のコスト縮減については一定の成果を得てきたが、依然として厳しい財政事情の下で、引き続き社会資本整備を着実に進めていくことが要請されており、これまで実施してきたコスト縮減施策の定着を図ることや新たな施策を進めていくことが重要な課題となっている。このため、国土交通省では新たに「コスト構造改革」に着手することとした。コスト構造改革は、公共事業のすべてのプロセスをコストの観点から見直しことである。見直しのポイントとしては「事業のスピードアップ」、「設計の最適化」、「調達の最適化」の3点に主眼をおいている。「事業のスピードアップ」については、工事に先立つ段階での事業の円滑な進捗を図ることに重点を置き、合意形成手法の改善や、事業の重点化・集中化、用地・補償の円滑化を図るとともに、遅れている地籍調査についてもその促進を図るものである。

「設計の最適化」については、地域の実情にあった規格(ローカルルール)の設定の促進や設計の総点検、数値目標を設定し新技術の活用を促進するとともに、低コストの維持管理を実現するために管理の見直し等を行うものである。

「調達の最適化」については、民間の技術力が一層発揮されるように、技術提案を重視する調達方式を導入するとともに、積算価格の説明性・市場性の向上を図り、積算業務の省力化等の推進等を行うものである。

(2) 「2. プログラムの対象」

プログラムの対象は、基本的には国土交通省直轄事業、国土交通省所管の公団等が行う公共事業とするが、以下の点に留意し、「コスト構造改革」に取り組むこととする。

公団等は、事業内容や財源構成等にそれぞれ特性があることを考慮し、独自の施策を実施することができることとする。

所管補助事業等において同様の取り組みがなされることを促すこととする。

関係省庁と連携して実施する施策も含むものとする。

< 解 説 >

「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」の対象は、基本的には国土交通省の直轄事業及び国土交通省所管の公団が行う公共事業とするが、公共事業には、補助事業や地方公共団体が行うものも多数ある。

したがって、公共事業全体として「コスト構造改革」を推進するため、補助事業をはじめとする地方公共団体が実施する事業についても同様の取り組みを推進することとした。

また、同様に関係省庁と連携して実施する施策についてもコスト構造改革に取り組むこととした。

(3) 「3. 具体的施策」

コスト構造改革は、公共事業のすべてのプロセスを例外なく見直すものである。したがって、検討、実施する施策は、直ちに事業のコストの低減につながるものに限定せず、普及・浸透することにより社会的コスト等も視野に入れた長期的なコストを低減させる施策や、事業実施の円滑化により事業便益の早期発現に資する施策等を幅広く含むものである。

コスト構造改革では、良質な社会資本を低廉な費用で整備・維持することを目指しており、施策の実施にあたっては、社会資本が本来備えるべき供用性、利便性、公平性、安全性、耐久性、環境保全、省資源、美観、文化性等の所要の基本性能・品質の確保を図ることとする。

< 解 説 >

国土交通省では、コスト構造改革を推進するため、平成14年9月30日に事務次官を委員長とする「国土交通省公共事業コスト構造改革推進委員会」を設置するとともに、大臣官房技術調査課長を幹事長とする幹事会を設置し、全省的な推進体制を整えた。また、具体的な施策の検討については、抜本的かつ実施可能な施策をまとめるために、関係課で構成する八つの作業部会で精力的に議論して、施策の内容が決定された。

コスト構造改革は、公共事業のすべてのプロセスを例外なく見直すものであり、実施する施策は、従来のコスト縮減に対する直接的な施策に加え、社会的コスト、長期的なコスト、事業実施の円滑化により事業便益の早期発現に資する施策等を幅広く含んでいる。

また、コスト構造改革では、良質な社会資本を低廉な費用で整備・維持することが重要であり、コスト低減にとらわれるあまり、品質の低下を招くことは避けなければならない。

なお、具体的な施策（34施策）の解説は、次頁以下に示すとおりである。

具体的施策（34施策）の解説

1) 「(1) 事業のスピードアップ」

【1】 合意形成・協議・手続きの改善

施策1．構想段階からの合意形成手続きを導入、推進する

各事業における標準的な住民参加等による合意形成手続きを試行する
事業ごとに事業プロセスの構想段階からの合意形成手続きを導入、推進する

< 解説 >

公共事業の実施に際しては、これまでも、事業の計画案について情報公開、住民参加手続きを実施するなどの取り組みを積極的に行ってきたが、今後は、さらに、具体的な計画段階に先立つ構想段階から情報公開、住民参加等による合意形成手続きを導入し事業を円滑に推進していくことが必要である。

本施策は、公共事業の構想段階からの合意形成手続きを導入推進することにより事業のスピードアップを図るものである。施策の1例として、標準的な住民参加等による合意形成手続きに関しては、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」が平成15年6月30日通知（以下、ガイドラインという）され、国土交通省所管の事業のうち、事業の構想段階から情報公開、住民参加の必要がある事業について横断的に、標準的な住民参加手続き等が示された。

施策の導入・推進は、上記の施策の内容， に従って行うこととし、対象とする事業の考え方は、ガイドラインによると以下のとおりである。

国土交通省及び公団は、国土交通省所管の直轄事業及び公団等事業のうち構想段階にあるものについて、事業の特性や事案の性質、地域の実情等を勘案しつつ、ダム等の大規模な河川整備、幹線道路、港湾の大規模岸壁、空港の滑走路の新設など、事業の規模等の観点からみて国民生活、社会経済又は環境への影響が特に大きい事業については、ガイドラインに示す住民参加手続きを活用することとする。

また、事業者は、ガイドラインにもとづき以下の住民参加手続きをとることとする。

事業者による複数案の作成，公表
事業者による住民等の意見の把握のための措置
手続きの円滑化のための組織の設置

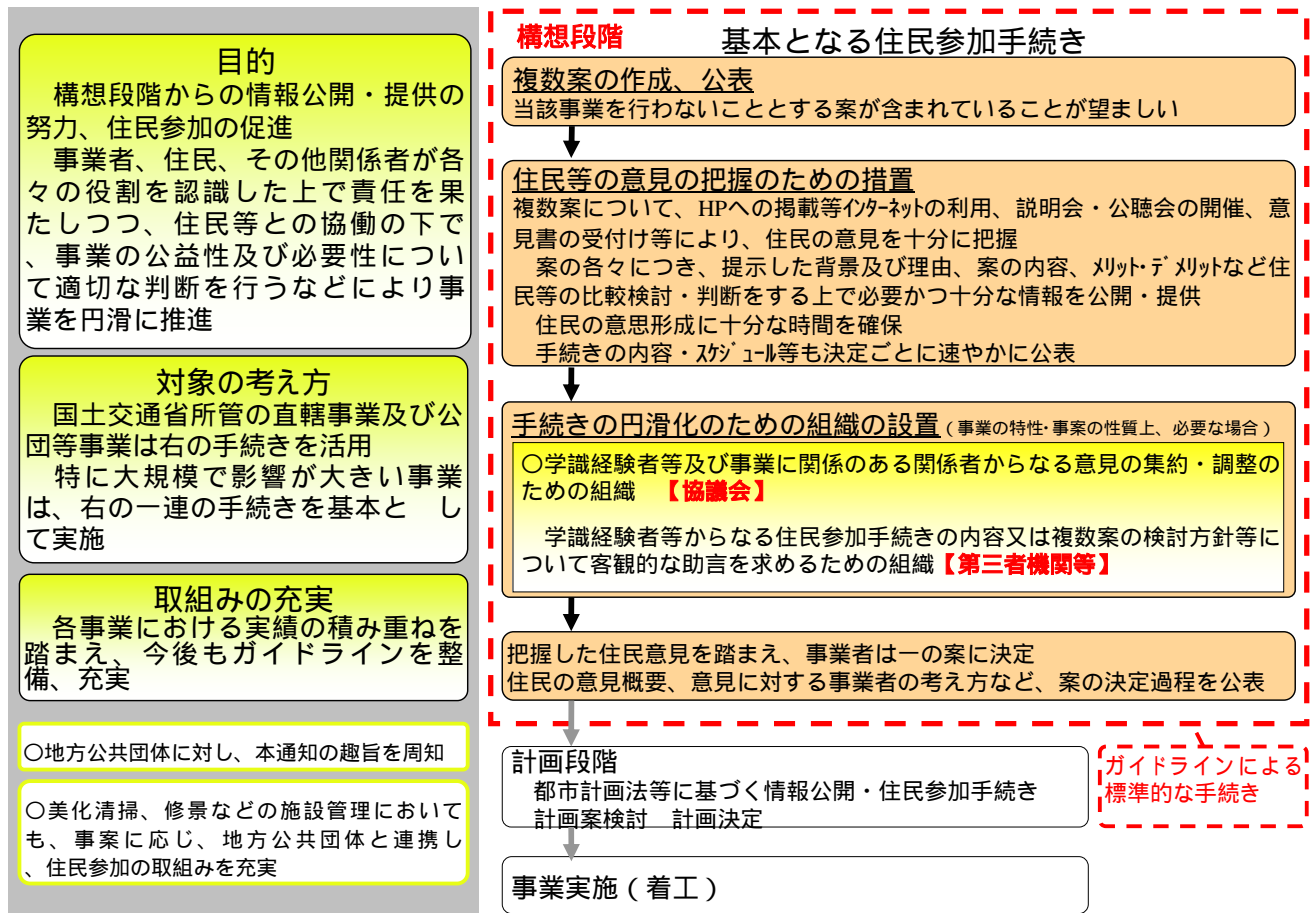


図 3-1-2 公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドラインの概要

施策 2. 「協議・手続きの総点検」に基づき、関係省庁とも調整し、協議・手続きの迅速化・簡素化を図る

平成14年度に実施している「協議・手続きの総点検」に基づき、関係部局で協議・手続きの内容の必要性、妥当性等も含めて点検し、迅速化・簡素化について検討する

< 解説 >

本施策は、平成14年2月に実施された、協議・手続きの総点検に関する実態調査の取りまとめ結果をもとに、関係省庁とも調整し、協議・手続きの迅速化・簡素化を図るものである。

なお、協議・手続きの総点検は、ワーキング・グループを設置し河川、道路、鉄道事業に関する協議の迅速化の検討、保安林解除における協議・手続きの迅速化の検討が実施されている。

【2】事業の重点化・集中化

施策 3. 事業評価を厳格に実施し、事業箇所を厳選する

新規事業採択時評価と再評価を厳格に実施し、事業箇所を厳選する
事業完了後の事業の効果や環境への影響等の確認を行う事後評価を導入し、同種事業の計画・調査のあり方等に反映する

< 解説 >

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、平成10年度から新規事業採択時評価及び再評価を実施している。また、平成15年度から、事業完了後の事後評価を本格的に実施することとし、「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」(以下事後評価要領という)を平成15年3月に策定している。

本施策は、上述した各事業評価を実施することにより事業の効率化等を図るもので、新規事業採択時評価及び事業完了後の事後評価を行うものである。

新規事業採択時評価の概要

評価対象

新規事業採択時評価は、「事業費を予算化しようとする事業」及び「準備・計画に要する費用を予算化しようとする事業」について総合的な評価を実施する。

評価手続き

評価の実施に際しては、直轄事業であれば地方支分部局が、公団等施行事業であれば公団が、補助事業であれば地方公共団体等が、評価に係る資料を作成し、これを受け本省又は外局が予算化に係る対応方針(補助事業の場合は補助金交付に係る対応方針)を決定する。

再評価の概要

評価対象

再評価は、「事業採択後5年経過して未着工の事業」や「10年経過して継続中の事業」、「準備・計画段階で5年経過している事業」及び「再評価実施後5年経過している事業」について評価を実施し、事業の「継続」又は「中止」を判断する。

評価手続き

再評価の実施に際しては、直轄事業であれば地方支分部局等が、公団等施行事業であれば公団等が評価に係る資料を作成して評価を実施し、事業の「継続」又は「中止」の対応方針案を決定し本省等に提出する。補助事業の場合は、補助事業を実施している地方公共団体等が評価に係る資料を作成して評価を実施し、対応方針を決定して本省等に提出する。本省等はこれを受けて補助金交付等に関する対応方針を決定する。

評価の視点

再評価を実施する際は、スピーディーかつ重点的に事業を実施する視点から、従来の評価の視点に加え、「事業の進捗の見込み」の視点による評価を実施し、事業の「継続」又は「中止」を決定する。これにより、事業の必要性の視点による評価に加え、諸事情により事業の進捗が見込めない場合は事業を中止することとなる。

事業評価監視委員会

再評価に当たっては、透明性の確保の観点から、再評価の実施主体が、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を設置し、意見を聴く。本委員会は、再評価の実施手続きを監視し、不適切な点や改善すべき点があると認めるときは、意見の具申を行う。

事後評価の概要

事後評価の目的

- ・完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置を検討。
- ・結果を必要に応じて同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映。

評価対象

事後評価は、「事業完了後5年以内の事業」について評価を実施する。

評価手続き

事後評価の実施主体は、改善措置を実施するかどうか、再度事後評価を実施するかどうかを事業評価監視委員会の意見を踏まえ、決定する。

評価の視点

- ・費用対効果分析の算定基礎となった要因(費用・施設の利用状況・事業期間等)の変化
- ・事業の効果の発現状況
- ・事業実施による環境の変化
- ・社会経済情勢の変化
- ・今後の事後評価の必要性
- ・改善措置の必要性
- ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

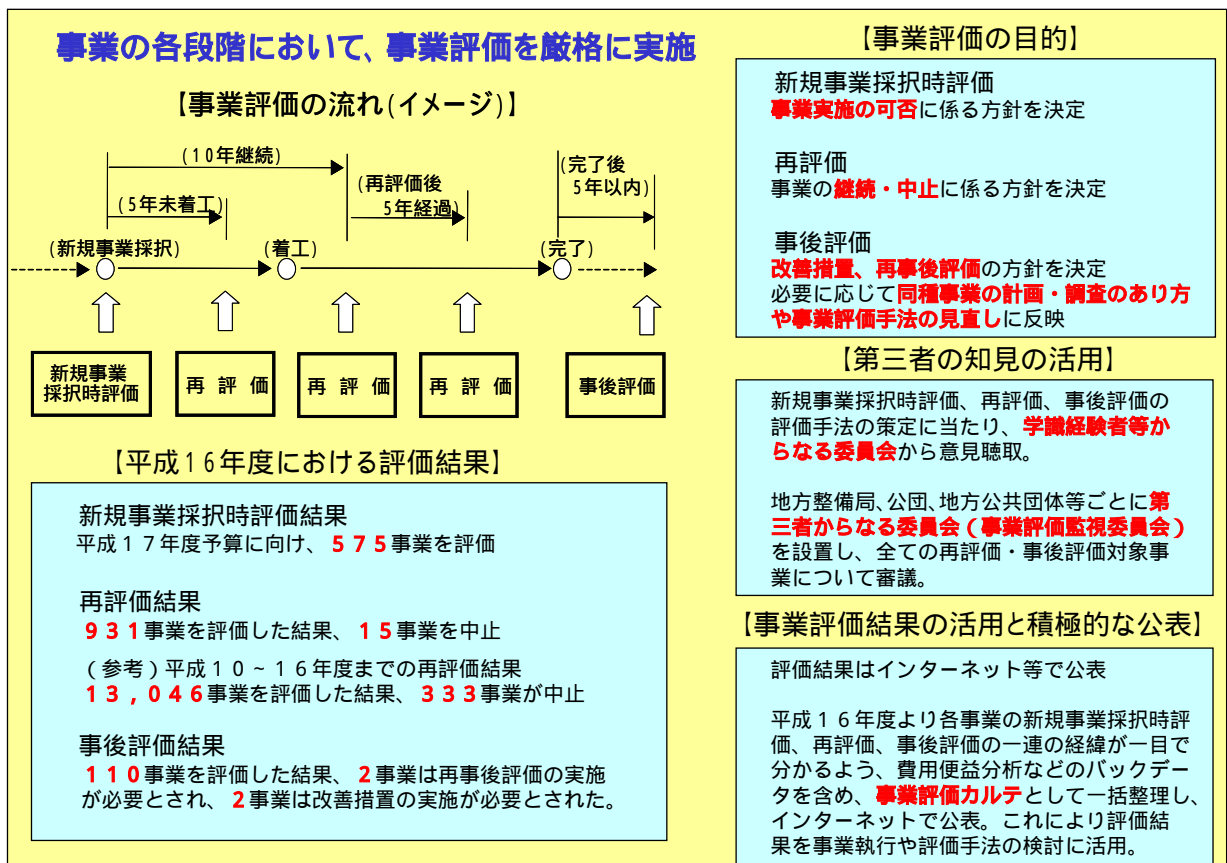


図 3-1-3 事業評価の厳格な実施

施策 4 . 完成時期を予め明示するなど事業の進捗管理を徹底するとともに、総事業費管理の導入を検討する

早期完成の必要性や効果が高い事業について完成時期を予め明示宣言するなど事業の進捗管理を徹底し、重点的な投資による早期供用を図る
対外的に公表した期限・事業費の枠内での実施に向けた取り組みについて検討する

< 解説 >

我が国の社会資本整備は、欧米に比べて歴史が極めて浅いこともあり、分野別・地域別に見ると依然として立遅れているところも見られる。また、我が国の経済活動を維持・向上していくためにも、アジア諸国をはじめとする諸外国との競争をも念頭に置きながら、社会資本整備を戦略的、重点的に進める必要がある。

一方、今後の整備に当っては、社会資本の整備水準がある程度に向上してきたことも踏まえつつ、より低コストで質の高い事業を実施するなど、事業の効率性を高めることが求められている。特に財政の厳しい制約の下で社会資本整備を進めていかなければならないことに鑑みれば、より一層重点的、効果的に推進していく必要がある。

以上のことから、本施策は、事業の重点化・集中化において、完成時期を予め明示するなど事業の進捗管理を徹底するとともに、総事業費管理の導入を検討し、事業のスピードアップを図るものである。

平成 15 年 10 月 10 日には、社会資本整備重点計画が閣議決定され、道路事業をはじめ、下水道、土地区画整理、河川、砂防、港湾の各事業で事業の重点化を行うこととしている。

完成時期の明示に関する施策として、以下に、街路事業における、完了期間宣言路線の取り組み事例を紹介する。

【完了期間宣言路線】

街路事業の用地取得に当たっては、事業認可後、地権者との合意形成の状況に応じて取得が進められているが、事業が終盤に至るにつれて、合意に至らない未買収用地が整備地区内に散在する状況が見られる。「完了期間宣言路線」とは、このように用地買収が相当程度進展した路線について、事業主体である地方公共団体が一定期間内に事業を完了される旨を公表する取り組みのことをいい、完了期間宣言路線に対して重点的な支援を行うことにより、早期の事業完了を推進しているものである。

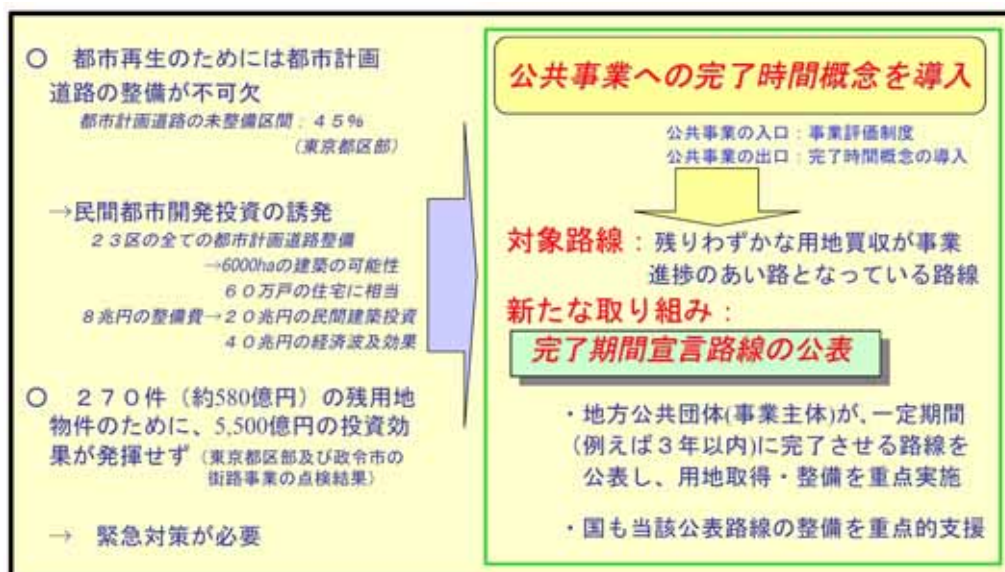


図 3-1-4 都市計画道路の早期供用に向けた取り組み「完了期間宣言路線」の公表

【3】 用地・補償の円滑化

施策 5. 地籍調査を促進するとともに、計画段階から土地情報を把握する

地籍調査に関する各都道府県の連絡調整協議会を活用して公共事業との連携を図る
計画段階から登記の状況、埋蔵文化財、補償物件等の土地情報を把握して計画へ反映
する等、円滑な事業実施を図る

< 解説 >

地籍調査の進捗率は全調査対象面積の 46%、都市部においては 19%にとどまっております（平成 16 年度末現在）。都市部における地籍調査を積極的に促進し、土地取引の円滑化や公共事業の低コスト化・期間短縮を図ることが必要である。

本施策は、地籍調査を促進するとともに、計画段階から土地情報を把握することにより、用地・補償を円滑化しようとするものである。

地籍調査においては、調査を早急に実施するため、一筆地調査にも外部の専門技術者を活用する外注型地籍調査事業（平成 12 年度導入）を行っている。また、平成 14 年度から外部の専門技術者や都市整備に伴う事業による測量成果等を活用する都市再生地籍調査事業を実施しているほか、平成 16 年度からは、国直轄で、都市部の地籍整備に必要な基礎的データを収集・整備する都市再生街区基本調査を実施している。

公共事業と地籍調査の連携については、平成 15 年 1 月に各都道府県あてに通知を出すとともに、毎年 10 月頃に開催している都道府県国土調査担当課長会議等において周知徹底を図るなど、地籍調査事業推進のための連絡会議の設置及び開催について各都道府県に協力要請を行い、公共事業と地籍調査との連携を引き続き図っていくこととしている。

また、事業部局において、計画段階から埋蔵文化財、補償物件等の土地情報を把握して計画へ反映する等、引き続き円滑な事業実施を図ることとしている。

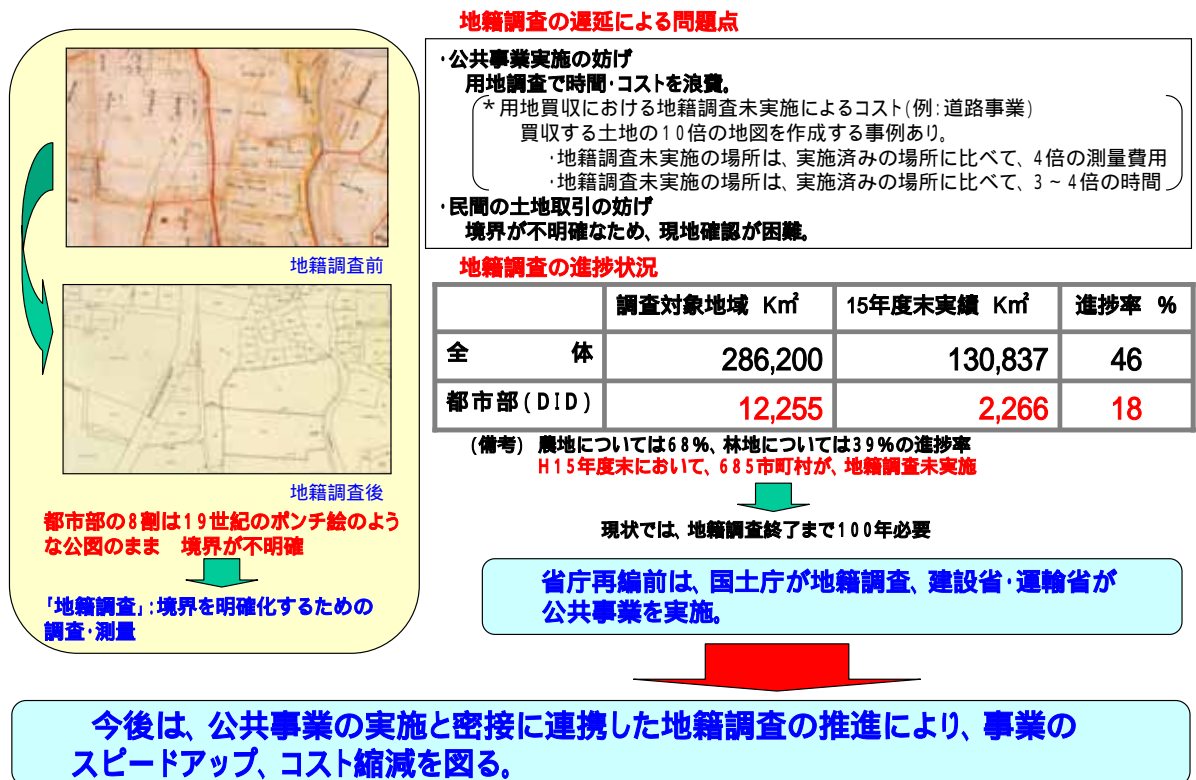


図 3-1-5 地籍調査の促進

施策6 . 土地収用法を積極的に活用するとともに、補償金仲裁制度の活用を図る

用地幅杭打設から3年または用地取得率が80%になった時のいずれか早い時期までに事業認定申請手続きに移行すべきというルールを周知徹底するとともに、用地取得の進捗状況等の公表を図る

土地収用法の規定による補償金仲裁制度の周知を図る

< 解説 >

近年、公共事業については、コスト意識の高まりや経済活性化の観点などから、公共用地の早期取得も含め、事業効果の早期発現を図るべきという考え方が強まっている。このような中、総合規制改革会議の規制改革の推進に関する第1次答申及び第2次答申において、土地収用法等の積極的活用の必要性が指摘され、平成15年3月に閣議決定された「規制改革推進3か年計画(再改定)」において、同答申の指摘に沿って措置を講ずることとされている。

本施策は、上記の閣議決定に基づき、土地収用法を積極的に活用するとともに、補償金仲裁制度の活用を行い、公共事業の用地の早期取得を図るものである。

本施策に関連し、国土交通省は平成15年3月に「事業認定等に関する適期申請等について」を発出し、国土交通省の直轄の公共事業について、都市計画事業も含め、適期申請ルールの徹底を図ることとした。また、事業の進行管理に関する説明責任の観点から、「事業名称、用地幅杭打設終了の時期、用地取得率、着工予定時期、完成見込時期、収用手续への移行の状況並びに収用手续に移行していない場合にはその理由及び対応策等(都市計画事業の場合は、事業の状況並びに事業期間延長の場合にはその理由及び対応策等)」を公表することとした。

これに基づき、各地方整備局等において、平成15年7月から用地取得の進捗状況等の情報について、ホームページを活用し公表を開始している。

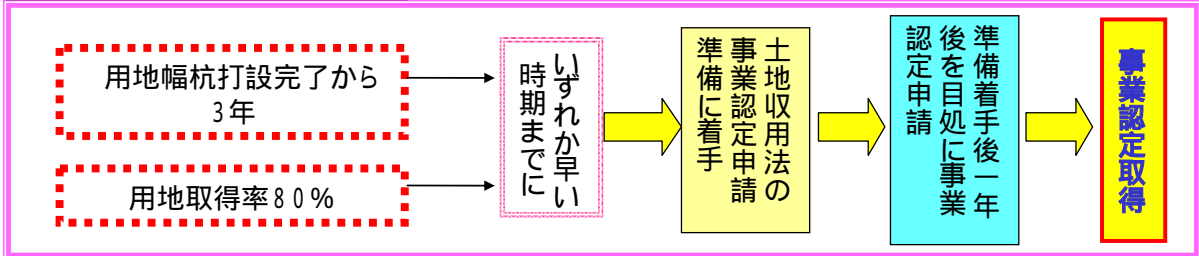
関係公団等にも同様の取り組みを求めるため、平成15年7月31日に関係省庁、関係公団など起業者の用地関係の連絡組織である中央用地対策連絡協議会において申し合わせを行っている。また、所轄補助事業においても同様の取り組みがなされることを促すため、都市計画、河川、道路、及び港湾の各事業部局より各地方整備局等あて、適期申請ルール等について地方公共団体に周知するよう通知した。地方公共団体等にも同様の取り組みを求めるため、各地方ブロックごとに、都道府県等の間においても申し合わせを行っている。

補償金仲裁制度の概要については、各種会議・研修等を通じて起業者に周知を図るとともに、被補償者に対して理解の促進を図るため、制度についてホームページに掲示し周知を図っている。

事業の進行管理の適正化の観点から、以下の措置が必要

適期に事業認定等の適期申請手続に移行すべきというルールの周知徹底及び用地取得の進捗状況等の公表
補償金仲裁制度の周知

事業認定等の適期申請ルール



適期申請ルールの周知及び情報の公表

・各地方整備同等のホームページ上に適期申請ルール及び用地取得の進捗状況等の情報を掲載

・公表内容は、着工予定時期、完成見込時期、用地幅杭打設終了の時期、用地取得率、収用手続への移行の状況並びに収用手続に移行していない場合にはその理由及び対応策等

補償金仲裁制度の周知

補償金仲裁制度(補償金額のみが争いとなっている事案の早期解決)の活用を図る為、ホームページやパンフレット等により周知

適期に収用手続に移行した事例

A道路の例(延長15.2KM)

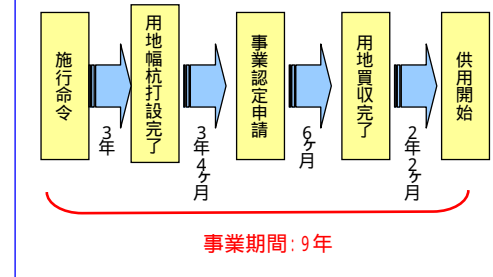


図 3-1-6 土地収用法の積極的活用について

施策7. 代替地情報提供システムの活用等により生活再建対策を推進する

代替地情報提供システムの参加者(各起業者、土地開発公社等)による需要情報、供給情報の充実を図る

< 解説 >

公共事業の効率的な実施のためには、用地取得の円滑化が必要となるが、用地取得における主なあい路原因としては代替地問題が挙げられている。

各起業者は個別に代替地に関する情報を保有しているが、各自の情報収集能力には限界があるとともに、これまでインターネットなどによる横断的な情報の共有がなされておらず、自らが必要なくなった情報は他の起業者にとって有益な情報であっても活用されていない状況であった。

本施策は上記の状況のもと、代替地情報提供システムを活用することによって、生活再建対策を推進し、用地取得の円滑化を図るものである。

代替地情報の活用にあたっては、各起業者が保有する代替地の需要情報や供給情報をコンピューターネットワークの活用によりデータベース化して、多くの起業者が共有できるようにする代替地情報提供システムを整備した。

代替地情報提供システムについてはリーフレット等を作成し、各種会議・研修等を通じて起業者に周知を図り、参加・活用を呼びかけている。

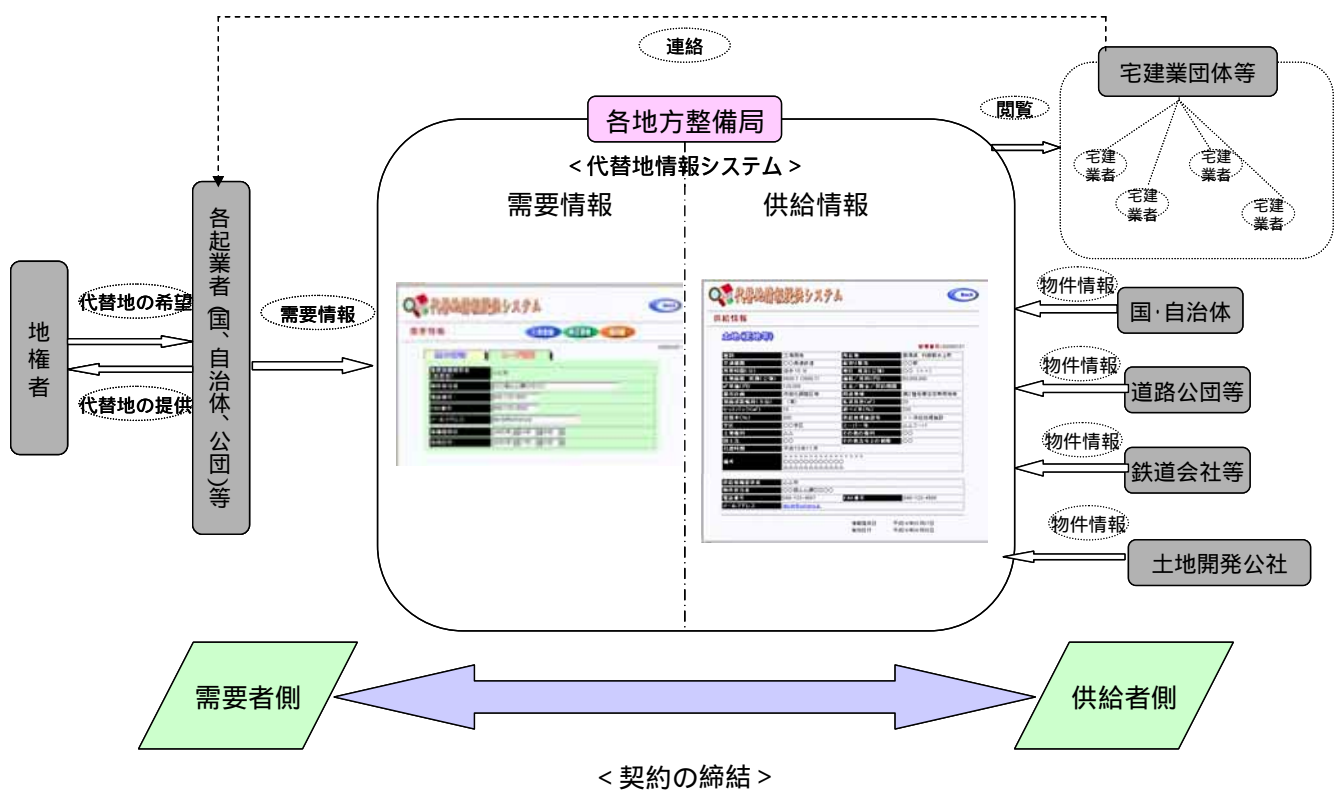


図 3-1-7 代替地情報提供システムの活用

施策8．用地取得業務に民間活力を活用する

用地取得業務において委託可能な範囲を明確化し、補償コンサルタント等の民間活力を活用する

< 解説 >

本施策は、複雑化・多様化してきている用地取得業務において委託可能な範囲を明確化し、補償コンサルタント等の民間活力を活用することによって用地取得体制の強化を図ろうとするものである。

民間活力の活用にあたっては、用地取得業務における民間活力の活用状況、今後のニーズなどについて調査を行った上で、用地取得の円滑化に向け、起業者に活用を促すためのパンフレットを作成し周知徹底を行うとともに、ニーズの高い部門について、仕様書等の整備を行っている。

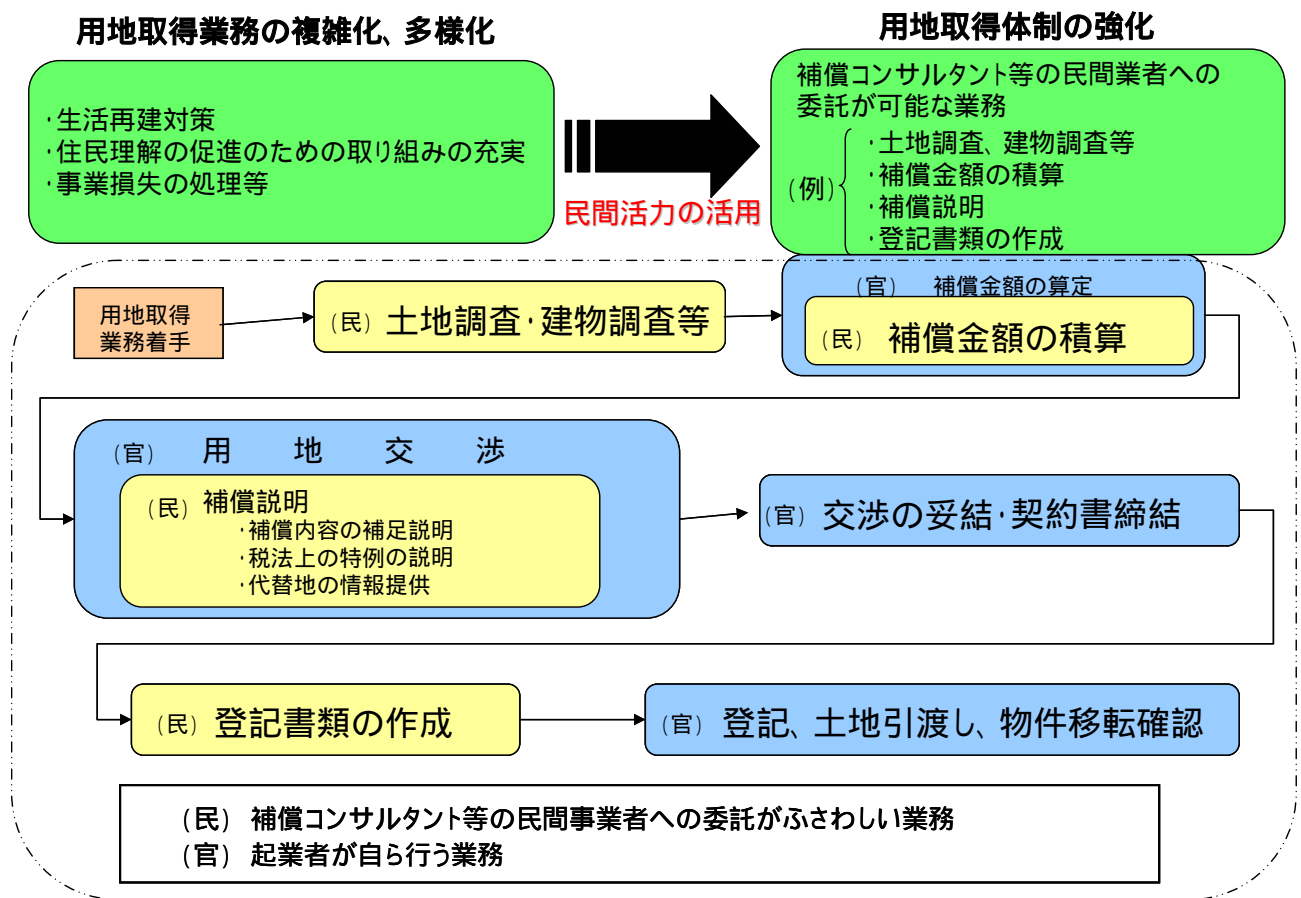


図 3-1-8 用地取得業務における民間活力の活用

2) 「(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化」

【1】計画・設計の見直し

施策 9. 基準類の性能規定化を推進するとともに、限界状態設計法への移行を図る 「土木・建築にかかる設計の基本」に沿った基準類の改定、策定を行う

< 解説 >

基準類に定められている内容は、設計対象とする施設にどのような性能を発揮することを求めているか（要求性能）や、設計した内容が想定している性能を満たしているか否かを照査する方法（検証方法）である。

ただ、従来の基準類においては要求性能の内容やその水準に関して明示的に示さずに、様々な要求性能の要素を全体的に満たすことができる達成方法が示されている場合（いわゆる仕様規定）が多くある。この仕様規定は、設計する技術者の能力に大きく左右されずに対象施設を一定の水準に保って効率的に整備する上では効果的なものとなるが、一方では、新技術の適用や、設計者のアイデアの反映といった面からは、自由度を減少させてしまうとの指摘もある。

本施策は、こうした指摘に対応して、各基準類において対象施設にどのような性能を求めるかについて明示的に示すことを行うとともに、その達成方法を一義的に基準として定めず、各設計者のアイデアや新たな技術の適用を促進するものである。

また、我が国はWTO（世界貿易機関）に加盟していることから、政府調達協定、TBT協定（貿易の技術的障害に関する協定）の遵守が求められており、これらの協定では技術仕様に国際規格を使用することが求められている。そして、国際規格の策定機関であるISO（国際標準化機構）においては、設計に関わる規格（技術標準）の策定が進められている。

こうした背景もあり、本施策の推進は、各設計者のアイデアや新たな技術の適用を通じてコスト縮減効果を期待できるだけでなく、我が国の基準類の国際化にも寄与することとなる。

「土木・建築にかかる設計の基本」は、学識者等から構成される委員会における3年の討議を基に、平成14年10月に「土木・建築における国際標準対応省内委員会（委員長：技監）」で決定したものであり、以下のような点が定められている。

- ・ 限界状態設計法を基本としている。（現在の技術基準の多くは許容応力度法）
- ・ 設計供用期間を位置付けている。
- ・ 信頼性設計の考え方を基礎とすることとしている。
- ・ 専門家内での合意だけでなく説明性の向上を強く意識し、基本的要求性能および性能に及ぼす要因を明示的に扱っている。

なお、現在、国土交通省各部局で、設計基準、共通仕様書等の改定に関する検討が進められている。

施策 10. 営繕事業に関する技術基準を統一する

営繕事業に関する技術基準を統一し、各省庁施設の整備における合理的な設計を推進する

< 解説 >

コスト縮減のためには、官庁営繕事務の統一化の推進は重要な課題となっており、平成14年8

月の国土交通省重点施策において、「公共事業改革の推進」の効率性の向上として「官庁営繕事務の基準等の統一化」の推進が開始されている。営繕事務の統一化によりコスト縮減のみならず、官庁営繕事業の一層の効率化、官庁施設の品質向上等が期待できる。

営繕事業に関する技術基準の統一化は、官庁営繕事務の統一化のうち重要な項目であり、本施策は、技術基準の統一化を促進し、各省庁の営繕施設の合理的な設計を推進するものである。官庁施設に関する技術基準等については、整備する施設に応じて各省庁が独自に制定してきたことから不統一なものとなっており、技術基準等の不統一の問題は、生産の合理化・効率化を進めていく上での大きな障害要因となっていた。営繕事務の統一化の方向として以下の3項目がある。

- 1) 技術基準類及び工事書式類の早期の統一化。
 - ・各省庁共通化して統一基準とするとともに、施設の特殊要因から別に定めることが適切な部分については、特記基準として作成すること。
 - ・独立行政法人や公社に移行後も統一基準を用いること。
- 2) 競争参加資格申請手続きについては受付の統一。
- 3) 電子入札関係の早期実現。

官庁営繕部においては以上の着実な実現を目指し、今後とも各省庁及び関係機関との必要な連絡調整を進めている。

施策 11 . 地域の実情にあった規格(ローカルルール)の設定を促進する

地域の実情にあったより合理的な計画・設計を推進するため、技術基準の弾力的運用、設定を行う

< 解説 >

より効率的かつ効果的な行政運営を進め、整備効果の早期発現や整備コストの縮減等を図るために、従来の全国統一の基準・規格に加え、基準の緩和や地域の実情に応じた適切な規格(ローカルルール)を採用することは有効な施策である。

本施策は、技術基準の弾力的運用や設定を行うことによって、地域の実情にあった規格(ローカルルール)の設定を促進するものである。現在、各部局で具体策の検討が進められているが、一例として道路事業に関する事例を以下に示す。

国土交通省では、より効率的かつ効果的な行政運営を進めるため、「道路行政の改革」を進めることとしており、このなかで、効率的な道路整備により無駄なくスピーディーに質の高い道路サービスを提供するため、地域特性に応じた柔軟な道路構造を採用(ローカルルールを導入)することとしている。

道路構造に関して、道路整備のコストを縮減し、地域に応じた多様な道路整備を推進するため、道路の選択肢を広げることを目的とした「基準の改正」等を進めるとともに、これまで定められた技術基準をより柔軟に運用することとしている。

基準の改正としては、道路構造の選択肢を広げることを目的として、乗用車専用道路(小型道路)の導入及び高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入のための道路構造令の改正を実施した。乗用車専用道路は、通行する車両を一定規模以下の自動車に限定することによって、従来に比べてコンパクトな道路構造として、用地や工費などの制約があるところでの道路整備を容易にするものであり、また追越区間付き2車線構造は、中央分離帯を原則として設け、追越車線を適当な間隔に設置することで、一定のサービス速度での走行を可能とするのもので、い

ずれも、道路構造の選択肢を広げるものである。

また、基準の弾力的運用の例としては、2車線や1車線+待避所、視距確保等を組み合わせた「1.5車線の道路整備」手法を導入できるようにしたことや、地域高規格道路において、設計速度や車線数等の構造要件を緩和するとともに現道活用も可能としたこと等があげられる。

概要： 将来の計画交通量が少ない2車線の道路において、必要なサービス速度（例えば80km/h）を確保する構造基準を新たに導入
追越区間付き2車線構造の導入
 （サービス速度を確保するために、必要に応じ追越しのための付加車線を設置）
 あわせて、インターチェンジの簡素化、最大縦断勾配や最小曲線半径の緩和を図る

効果：
道路整備のスピードアップ ・工期が短縮され、効果が早期に得られる。（2～3割短縮）
コスト縮減 ・車線数を少なくすることにより用地費、盛土・切土量等のコストが削減（2～3割削減）
 ・線形が緩和されることにより、トンネル・橋等のコストのかかる構造物が減少する（3～4割削減）

注）括弧内は試設計結果
 4車線に対する比率

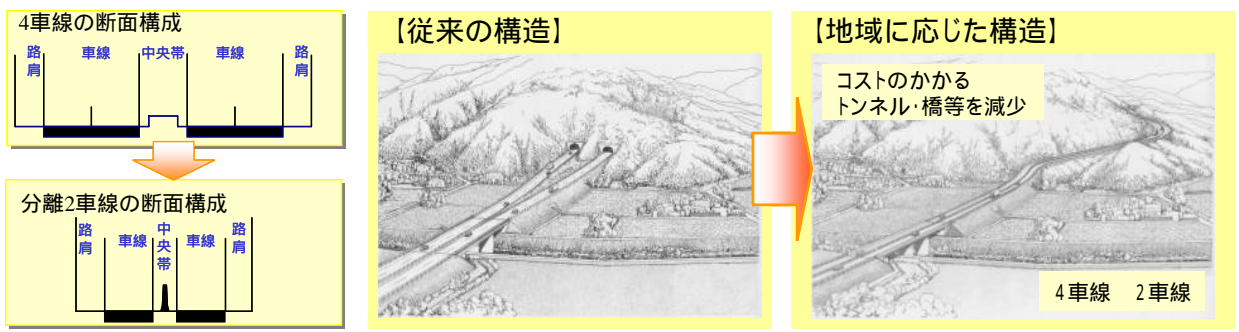


図 3-1-9 高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入

【施策の概要】

中山間地域等における道路整備のニーズ

例) 事前及び災害による通行規制による影響(高知県)
 1年間に154回、8,061時間通行が規制され
 年間約1億700時間・人
 県民1人あたり約131時間のロス

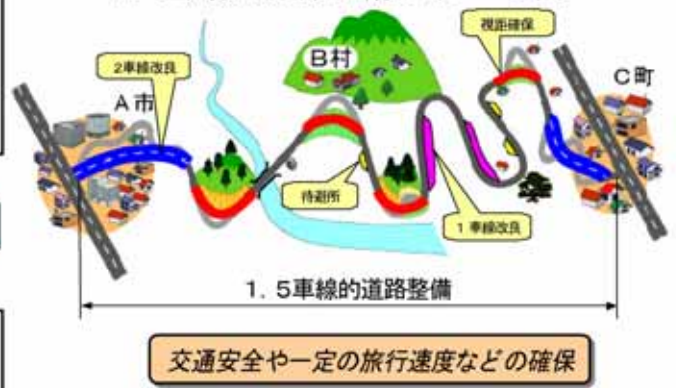
最低限必要な道路ネットワークを短期間で整備する必要

「1.5車線の道路整備」の導入
 2車線改良、1車線改良+待避所設置、
 視距確保等の組み合わせによる整備

【施策の効果】

- ◆ **道路整備のスピードアップ**
 - ・工期が短縮され、効果が早期に得られる。
- ◆ **コスト縮減**
 - ・事業費が2車線整備の約1/3、約4億円/km₂
 （事例：高知県（一）十和吉野線）
- ◆ **環境負荷の軽減**
 - ・断面が小さく大規模な掘削が不要で自然植生を残すことができる。

1.5車線の道路整備のイメージ図



【道路構造令】

山地部の都道府県道(日交通量が4,000台未満)は、一般に2車線必要(第3種第4級)だが、地形その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、第3種第5級の1車線道路とすることができる。(道路構造令第3条第2項ただし書より)

【適用の方針】

平成15年度から地方道路整備臨時交付金により支援

図 3-1-10 1.5車線の道路整備

施策 12 . 技術革新等により計画・設計を大胆に見直す

技術の動向を踏まえ構造設計等を大胆に見直す
地域の合意を得て、コストダウンを図ることができる計画・設計に見直す
積雪寒冷地において通年施工を活用する
施設の多目的化、複合化により効率的な整備を行う

< 解説 >

本施策は、計画・設計段階、施工段階等において、技術革新等により、計画・設計を大胆に見直すことにより事業の効率化を図り、コスト縮減を推進するものである。

具体的には、技術の動向を踏まえた構造設計等の見直し、地域の合意を得て、コストダウンを図ることができる計画・設計への見直し、積雪寒冷地における通年施工の活用、施設の多目的化、複合化による効率的な整備等を行う。

なお、現在、各部局で上記の施策に関する具体策が検討されている。

たとえば、都市公園事業における取り組みとして、

小工作物の基礎コンクリートや雨水・汚水排水施設、園路付属施設等、デザインより性能を優先するものは、現場打ちによる施工よりも二次製品を使用し、また、公園に設置されるベンチや野外卓、四阿、トイレ等の小工作物について、公園の顔となるような象徴的な空間で使用される場合を除き、標準的で比較的廉価な汎用品を用いる等のコスト縮減を図っている。(関連)

公園内の配置計画上の調整を行い、公園事務所やトイレ、休憩所等を運動施設やその他の建物と一体に、あるいはこれらの中に納めてしまう等、施設の複合一体化によりコスト縮減を図っている。建物配置と利用者動線を工夫することにより動線上に来園者を滞留させないよう計画することにより、公園入口におけるゲート機能とインフォメーション機能を一体化して建築した事例がある。(関連)

などが行われている。

また、「積雪寒冷地における通年施工の活用」についてであるが、積雪寒冷地域における冬期間の建設工事は、厳しい自然条件に阻害され、工事が他期間に比べて少ない現状にあり、冬期間の出稼ぎ労働を誘発するとともに、当地域の社会資本整備の制約をもたらす等、種々の社会問題を惹起している。

これらの諸問題に対処するため、国土交通省と10道県により構成される通年施工推進協議会において、積雪寒冷地域において冬期の厳しい自然条件を克服して、建設工事を施工できる技術の研究、開発、普及に取り組むとともに、冬期工事を施工するために必要な諸体制の整備等に関する調査、研究の促進を図ることにより、建設工事の通年施工化を推進するものである。

施策 13 . 設計 VE において、必要に応じて専門家の活用を図る

設計の早期段階から設計VEを行い、専門家の提案、アドバイスを獲得する仕組みを構築する

< 解説 >

品質確保、コスト縮減等を図るために民間の技術力を一層広く活用する仕組みを導入するとともに、これにより技術力による競争を促進するため、技術提案を受け付ける方式（VE方式）を導入することが有効である。現在試行中の入札VEでは、VE提案の範囲が狭いためその利点を必

ずとも十分に活かしきっていない面もあり、設計段階において代替案を受付ける設計 VE は、この場合、必要に応じて、専門家のアドバイスを得る仕組みを構築することは有効である。以上のことから、本施策は、設計の早期段階から VE を行い、専門家の提案・アドバイスを得る仕組みを構築し、コスト縮減を図るものである。

設計 VE とは、原設計をたたき台として、発注者の要求や設計条件を踏まえた機能の把握を行い、改善案(VE 提案)を検討するものである。検討内容としては従来の比較設計と大きく変わらないが、改善案の検討にあたっては VE 検討組織が編成される。検討組織は、社会的に信頼され得る一定水準以上の技術力を有する技術者とし、発注者側、委託先にコンサルタント等の職員の他、複数分野の専門家を加えたもので、検討組織に施工技術者を選定する場合は、技術者個人を対象とし、公募を原則とするなど、透明性の確保が行われる。

設計 VE は、全ての設計業務に適用可能であり、設計の各段階に適用することが出来る。なお、建築設計の場合、一般的にはその効果が最も期待されるのは、基本設計の後半段階である。また、蓄積した VE 提案の内容を整理・データベース化することによって、今後の設計における品質確保、コスト縮減を図ることが可能となる。

また、設計 VE に専門家の活用を図る取り組みとして、「設計アドバイザー制度」があるが、その施行の概要を以下に示す。

【設計アドバイザーの試行】

・設計アドバイザーの選定

設計・施工技術者、有識者から広く求めるため、公募により選定する。

選定にあたっては、コスト縮減の観点から選定し、また選定基準は公表する。

・設計アドバイザーの役割

VE 提案の検討の際、コスト縮減等に関する技術的な提案、アドバイスを行う。

発注者からの問い合わせに対して、必要なアドバイスを行う。

・提案、アドバイスの採否

提案、アドバイスを設計に反映させるかどうかは、発注者が決定する。提案、アドバイスの内容について、設計アドバイザーに責任を問わない。

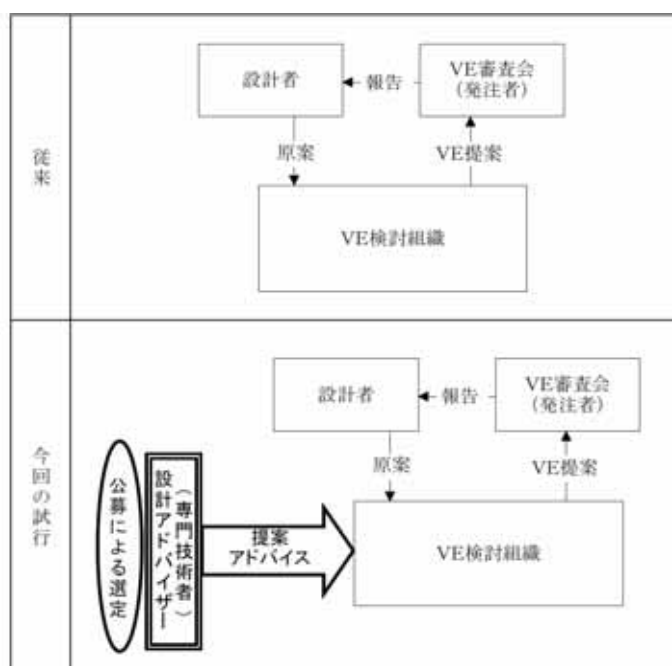


図 3-1-11 設計アドバイザーの運用体制のイメージ

施策 14 . 平成 15 年度に設計の総点検を行う

予備設計から施工段階までのすべての設計について総点検を行う

< 解説 >

「設計の総点検」の目的と概要

「設計の総点検」とは、現時点でストックされている予備設計から施工段階に至る直轄事業の設計等について、コスト縮減の観点から、一斉に総点検を行い、これによりコスト縮減への取り組みの促進及び精度の向上を図るものである。

総点検の対象は、直轄事務所等、国土交通省の各発注機関において現時点でストックされている全ての設計を対象(ただし、明らかに点検によるコスト縮減の余地が小さいものを除く)とし、予備設計から詳細設計、契約、施工まで、様々な設計の段階に応じた点検項目により、設計の見直しを図ることとした。

なお、設計の点検は、基本的に整備局の職員等(インハウスチーム)により実施するが、より専門的な検討が必要である場合については、インハウスチームの他に、学識経験者、設計者等の外部のメンバーによる委員会を設置することとする。さらに、詳細な技術検討(応力計算等)については、コンサルタント等の活用も可能として効果を高めるものである。

実施結果の概要

全体で 3,982 件の点検を実施し、その内、設計の見直しによりコスト縮減の効果が見込まれる設計が 2,143 件(54%)、最適な設計であることから設計の見直しが必要ない設計が 1,839 件(46%)であった。

今回の総点検の実施により見込まれるコスト縮減の効果(縮減率)は、予備設計段階 10.4%、詳細設計段階 10.5%、発注段階 5.0%、施工段階 2.8%であり、点検対象の設計全体では 9.4%となった。予備設計段階や詳細設計段階など、設計自由度の高い設計の上流段階でのコスト縮減の取り組みは効果的であると考えられる。一方、発注段階や施工段階の工事発注直前や工事発注済みの設計については、それまでの段階で既に詳細な検討や見直しを行い、設計の熟度を上げているので、コスト縮減の余地が少ないものと考えられる。

なお、高度な専門的知見を要する場合において、学識経験者、設計者等の外部のメンバーによる委員会を活用することで、比較的高いコスト縮減の効果が得られた。

また、点検による設計の見直しは、「設計・施工条件、技術基準類の見直し」、「周辺事業・施設との関係調整」及び「構造物の形状・規格・形式見直し」等の内容において、見込まれるコスト縮減効果が大きかった。

縮減率とは、総点検前の想定事業費と見直し後の想定事業費との比較によるもの

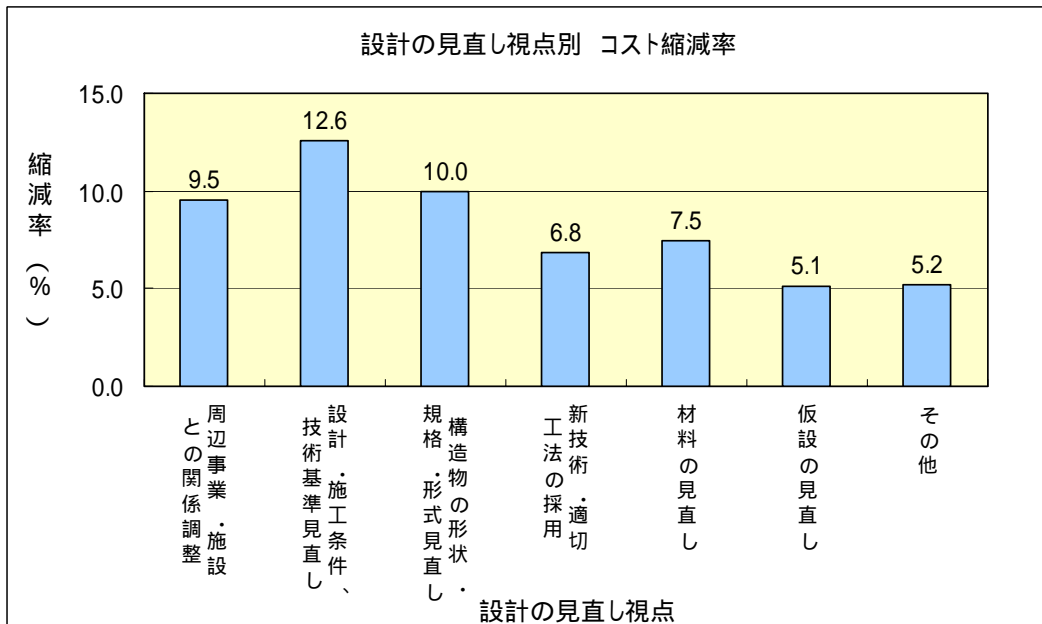
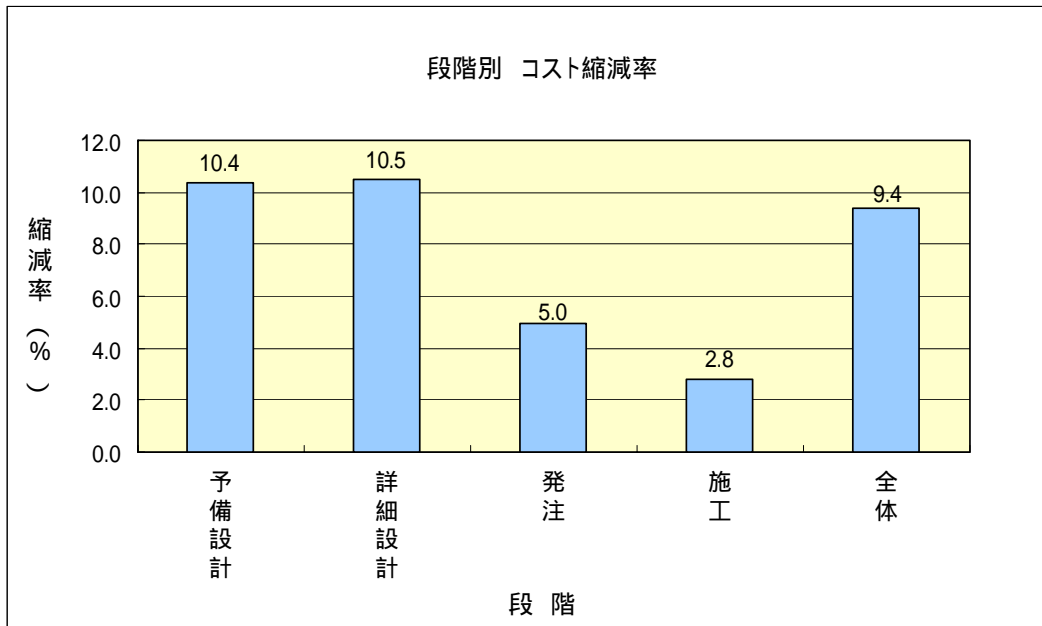


図 3-1-12 設計の総点検の実施結果

設計の総点検	事業区分	対象構造物・事業	予備設計 詳細設計 点検 チーム	点検 の 実施段階	専門家 局 事務所
	道路	インターチェンジ			
事業名：一般国道45号 桃生登米道路 担当：東北地方整備局 仙台河川国道事務所			点検 の 見直し の視点	設計・施工条件、基準等の見直し	

インターチェンジの構造形式の見直しにより約8億円のコスト縮減

概要
<ul style="list-style-type: none"> 元設計では、トランペット型のインターチェンジとしていた。 現地の地形や現道との交差条件、路線としてのサービス水準、経済性、安全性等を再度詳細に検討し、総合的に判断した結果、簡易なダイヤモンド型でも問題ないと判断し設計を変更した。

設計の総点検による効果								
<p>インターチェンジ形式をトランペット型からダイヤモンド型に変更することにより、用地が縮小するとともに、本線への出入り構造もランプ橋からBOXカルバートに変更。工事費を大幅に削減。</p> <table border="1"> <tr> <td>当初計画額</td> <td>2,000百万円</td> </tr> <tr> <td>修正計画額</td> <td>1,200百万円</td> </tr> <tr> <td>縮減額</td> <td>800百万円</td> </tr> <tr> <td>縮減率</td> <td>40%</td> </tr> </table>	当初計画額	2,000百万円	修正計画額	1,200百万円	縮減額	800百万円	縮減率	40%
当初計画額	2,000百万円							
修正計画額	1,200百万円							
縮減額	800百万円							
縮減率	40%							

元設計

見直し前 (トランペット型)



↓

変更設計

見直し後 (ダイヤモンド型)



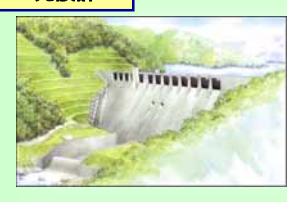
設計の総点検	事業区分	対象構造物・事業	予備設計 詳細設計 点検 チーム	点検 の 実施段階	専門家 局 事務所
	河川	ダム			
事業名：志津見ダム本体施設 担当：中国地方整備局 斐伊川・神戸川総合開発工事事務所			点検 の 見直し の視点	構造物の形状等の見直し	

ダム頂部構造の変更により約5.7億円のコスト縮減

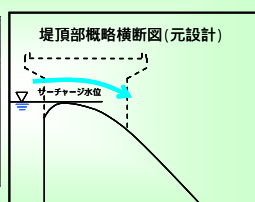
概要
<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節は自然調節方式で、一般車両通行の不要なダムであるため、ダム天端橋梁の廃止を検討した。 必要な流下能力を確保し、ダムの維持管理にも考慮したダム頂部構造に変更し、天端橋梁を廃止した。

設計の総点検による効果								
<table border="1"> <tr> <td>当初計画額</td> <td>570百万円</td> </tr> <tr> <td>修正計画額</td> <td>0百万円</td> </tr> <tr> <td>縮減額</td> <td>570百万円</td> </tr> <tr> <td>縮減率</td> <td>100%</td> </tr> </table>	当初計画額	570百万円	修正計画額	0百万円	縮減額	570百万円	縮減率	100%
当初計画額	570百万円							
修正計画額	0百万円							
縮減額	570百万円							
縮減率	100%							

元設計




堤頂部概略横断面図(元設計)



↓

変更設計



堤頂部概略横断面図(現設計)




図3-1-13 設計の総点検の実施事例(1)

設計の総点検	事業区分	対象構造物・事業
	港湾	防波堤
事業名：三島川之江港金子地区防波堤 担当：四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所		

点検の実施段階	予備設計	点検チーム	専門家
	詳細設計		局
	施工 発注		事務所
見直しの視点	構造物の形状等の見直し		

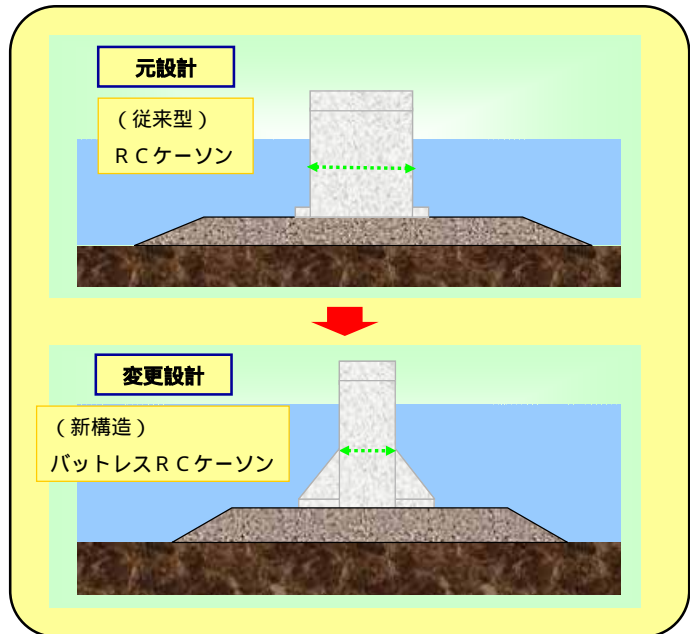
ケーソン構造形式の変更により約1億円のコスト縮減

概要

■ 大水深で設計波高の比較的小さな場所での防波堤で、地震時の転倒が断面決定に支配的な場合に効果的な構造形式

↓

RCケーソン バットレスRCケーソン



設計の総点検による効果

当初計画額	649百万円
修正計画額	548百万円
縮減額	101百万円
縮減率	15.6%

設計の総点検	事業区分	対象構造物・事業
	空港	消波ブロック
事業名：徳島飛行場拡張整備事業 (大京原右岸災害復旧工事) 担当：四国地方整備局 小松島港湾・空港整備事務所		

点検の実施段階	予備設計	点検チーム	専門家
	詳細設計		局
	施工 発注		事務所
見直しの視点	周辺事業・施設との関係調整		

他部署との調整を図り約3.3億円のコスト縮減

概要

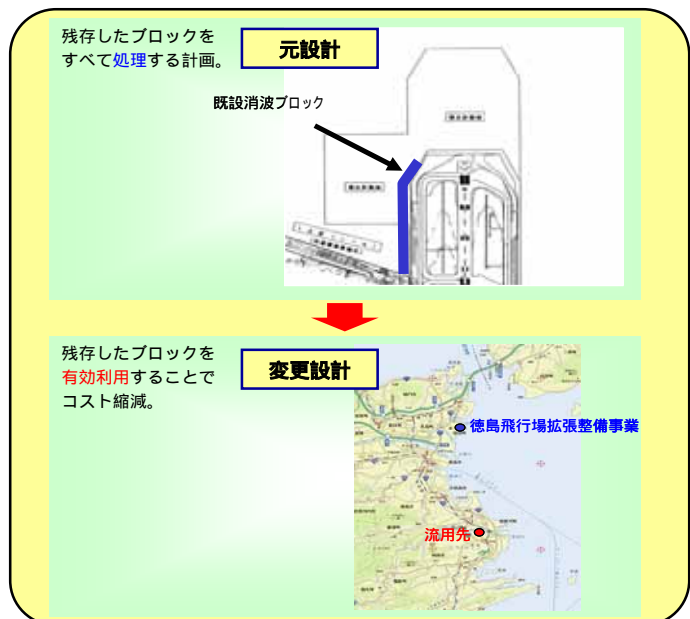
■ 既設護岸に設置されている消波ブロック(新設護岸への流用ブロック以外)は、当初適正に処理する計画であった。

撤去・取り壊し・建設リサイクル法に基づき処理

↓

■ 他部署(那賀川河川事務所)との調整により、大京原右岸災害復旧工事で再利用することでコスト縮減が図られた。

撤去・運搬(運搬費は半分負担)



設計の総点検による効果

	(空港)	(河川)	(合計)
当初計画額	6.5億円	7.6億円	14.1億円
修正計画額	5.3億円	5.5億円	10.8億円
縮減額	1.2億円	2.1億円	3.3億円
縮減率	19%	28%	23%

図3-1-14 設計の総点検の実施事例(2)

【2】新技術の活用

施策 15 . 新技術活用を促進するための環境を整備するとともに、数値目標の設定等の取り組みを実施する

新技術に関する内容、従来技術との比較、歩掛情報等の提供を行う
新技術活用の数値目標の設定等、活用促進のための取り組みを進める
現場条件に合った最適な新技術の選定を支援するシステム開発等を行う
優れた技術を開発した企業及び技術者に対する表彰制度を創設する

< 解説 >

国土交通省では、コスト縮減、品質・安全の確保、環境の保全などの公共工事を取り巻く諸課題を解決することはもとより、技術力に優れた企業が伸びる環境づくりや民間分野での新技術開発に向けた取り組みの促進などを図ることを目的として、公共工事における新技術の活用を積極的に進めている。平成15年3月にまとめた「コスト構造改革プログラム」においても、「新技術の活用」がその柱の一つとして位置づけられている。

実際の公共工事の現場で新技術を採用するにあたっては、解決すべき課題が多く存在する。その内容は、「どのような新技術が存在するのか調べるのに時間がかかる」「歩掛がないため積算に時間がかかる」というような内部事務的な課題から、「実績がない(又は少ない)ため採用根拠となる新技術の効果の優位性や信頼性・安全性が確認できず、採用に踏み切れない」という新技術採用にあたっての根本的な課題まで、そのレベルも様々である。これらの種々の課題を解決して、有用な新技術の活用を円滑に進めるために、新技術に関する情報収集や発注者間での共有、現場への試行導入の手続き、導入効果の検証・評価という一連の流れを体系化したものが図3-1-15に示した「公共工事における技術活用システム(以下、技術活用システムという)」であり、平成13年度より本格的に運用している。

技術指定システム

事務所等の現場ニーズに基づき、適用可能な技術をNETISで検索し、現場条件に該当する適切な技術を試験フィールド事業やパイロット事業として適用することにより新技術を活用するシステム。技術の選定や現場での施工後の評価等について有識者等委員会(地方整備局)を活用。

工事選定技術募集システム

事務所等の現場ニーズに基づき、適用可能な技術をNETISで検索しても、NETISに掲載されている新技術の情報のみでは適用性が十分に確認できない場合、あるいは広く最適な技術を公募する必要がある場合に、技術条件を明示して特定の現場を対象に技術提案を募集・選定し、選定された技術を現場で活用するシステム。技術募集条件の設定や現場での施工後の評価等について、有識者等委員会(地方整備局)を活用。

テーマ設定技術募集システム

社会ニーズ・行政ニーズ等より設定した技術テーマに対して、民間より技術提案を募集し、審査・選定を行い、選定された技術を地方整備局で活用するシステム。テーマの設定、技術の選定、現場での活用後の評価等について、公共工事技術活用評価委員会<有識者等委員会(本省)>を活用。

公共工事における技術活用システム

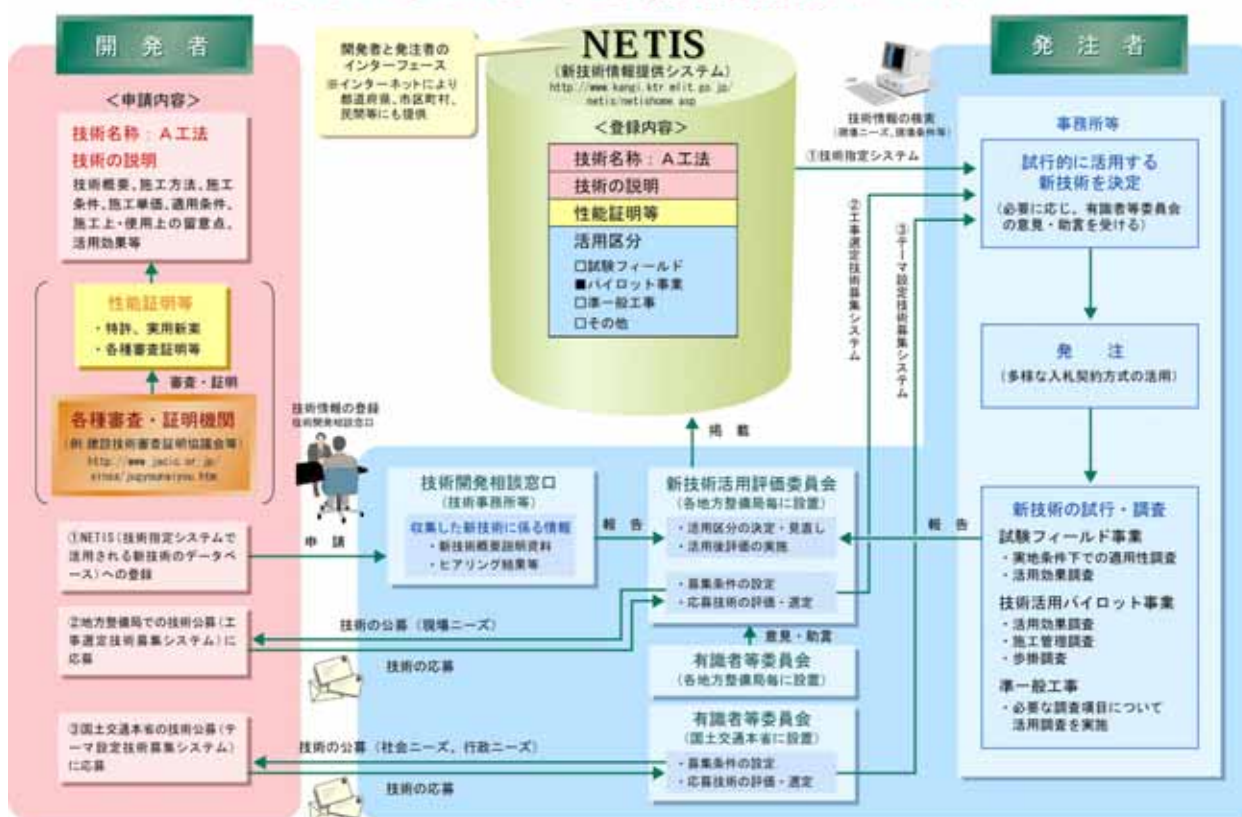


図 3-1-15 公共工事における技術活用システム

施策 16 必要な技術開発テーマを公表すること等により民間の技術開発のリスクを低減する。
 発注者として必要としている技術開発テーマを公表する
 コスト縮減効果が高く、事業実施量の多い工種について官民の共同開発を推進する

< 解説 >

平成 15 年度「テーマ設定技術募集システム」選定技術について

平成15年度は、新規テーマとして「リサイクル技術（除草発生材・樹木剪定材・流木等のリサイクル技術）」、「浚渫土砂のリサイクル技術」、「社会資本ストックの維持管理に要するコストを縮減する技術」、「ヒートアイランド対策技術」、長期テーマ（平成14年度から5年間継続して募集するテーマ）として「コスト縮減」、「自然創出」、「その他建設技術分野における画期的な技術」の7つを募集テーマとして、5月26日（月）～6月27日（金）の期間で公募を行ったところ、231件の応募があった。応募技術について、公共工事技術活用評価委員会において厳密な審査を行った結果、29件技術を「公共工事において試行的に活用する技術」として選定し、11月28日(金)に公表したところである。

これらの選定技術については、今後、各地方整備局において選定技術の活用を進め、選定技術の効果を確認していくことを予定している。

施策 17．ライフサイクルコストを縮減する技術開発を推進するとともに新技術を活用した維持管理を推進する

ライフサイクルコストを縮減する技術開発を推進する
非破壊検査技術等新技術を活用した維持管理を推進する

< 解説 >

高度成長期に集中的に建設された公共施設の多くは、今後、その老朽化が急速に進行し、道路構造物、河川構造物、建築、港湾、空港等の施設のサービスレベルの低下や維持管理費用の急速な増加が予想される。

本施策は、公共事業の各種資産の新設から更新までの間に要するライフサイクルコストを最小化するために技術およびマネジメントシステムに関する技術開発を進めることにより、維持管理の合理化を図るものである。

たとえば、官庁営繕事業ではライフサイクルコスト縮減関連施策として、官庁施設の運用段階におけるエネルギー消費量削減技術の検討、分別解体の促進などによる最終処分量低減の検討に取り組んでいる。

官庁施設の運用段階におけるエネルギー消費量削減技術の検討は、官庁施設の設備機器等の効率的運転による運用段階における光熱水費の削減及びCO₂排出量低減を目的としており、運用段階におけるエネルギー消費の判断指標を整備するとともに、各省各庁に対して、「地球温暖化対策に寄与するための官庁施設の利用の手引き」を通知するなどしている。

また、分別解体の促進などによる最終処分量低減の検討では、日本学会議木材学研究連絡委員会において坂本教授(東大)が、木造住宅の解体において、分別解体し解体材をリサイクル(リサイクル率70%)する方がミンチ解体するのに比べ、全体の解体処理コストで3割程度低減できると発表した。このことは、一般事務庁舎における分別解体をさらに推進することにより、解体処理コストの低減の可能性を示唆しているため、分別解体を促進することが解体処理コストの低減に結びつくことの可能性を検証していくこととしている。

トンネルや橋梁等においては、昨今の鋼製橋脚隅角部の疲労損傷の発生や、溶接品質確保のための設計・製作・検査にかかわる課題等を背景にして、溶接部の品質を確認するための信頼性の高い非破壊検査技術が求められており、この技術の開発・活用により、社会資本ストックの長寿命化を図り、総合的なコスト縮減を図るものである。

【3】 管理の見直し

施策 18 . 地域住民等の参画による維持管理を推進する 地域住民やボランティアの参加による維持管理を推進する

< 解説 >

公共主体の財政的制約等が強まる一方、民間事業者や NPO などの活動の分野が広がっている中で、効率的な社会資本サービスの供給を実現するためには、民間にできることはできるだけ民間に委ねていくことが重要である。

このため、道路・河川の管理など住民に身近な分野について地域住民は NPO 等を主体・担い手として位置付けたり、行政との連携した取り組みが始まっている。

本施策は、地域住民等の参画による維持管理を推進することによって、地域や河川・道路の実情に応じたきめ細かい管理を実現するとともに、コスト縮減に寄与するものである。

公共施設管理における地域住民等との連携の具体事例には以下のようなものがある。

・ 道路管理における連携

国土交通省では、地域住民団体が道路管理者と協定し、道路の美化活動等を行い、それを道路管理者が用具の支給等により支援する「ボランティア・サポートプログラム」を実施している。平成13年4月から兵庫県但馬地域の一般国道9号の清掃・緑化・美化運動が行われている。

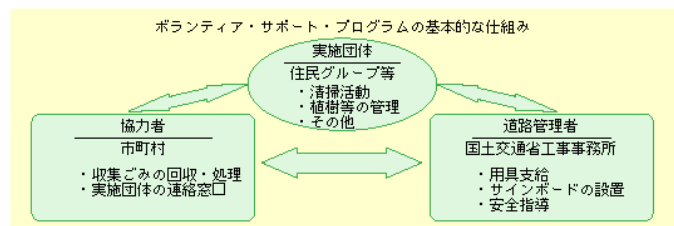


図 3-1-16 ボランティア・サポートプログラム実施状況及び基本的な仕組み

・ 河川管理における連携

荒川中流部に整備した三ツ又沼ビオトープでは、地域の市民団体が中心となり自然観察や生き物観察など様々な活動が行われており、その維持・管理は、市民団体、個人、河川管理者が協働して行っている。行政のみでは対応が難しい、植物の種類に応じたきめ細やかな除草や、洪水後のごみなどの除去を行い、荒川本来の姿の再生を目指した管理が行われている。



図 3-1-17 市民団体、個人による三ツ又沼ビオトープの維持・管理活動状況

・港湾・海岸施設管理における連携

港湾・海岸施設の維持管理の一環として、地元住民等の協力による清掃活動を推進している。事例として、海浜の清掃活動という“誰もが参加しやすい活動”を通じて“美しい瀬戸内を守っていく”スローガンを掲げ、参加者はじめ多くの人々に訴えていくことを目的に、平成5年度から瀬戸内沿岸の海岸と海域で一斉に行う清掃活動に取り組んでいる。

当該地域においては昨年度までの10年間で、延べ約100万人のボランティアの方々の参加により、1万トン以上のゴミを回収している。こういった直轄事務所と地域住民との連携による港湾・海岸施設の清掃活動は全国に広がり、実施されている。



図 3-1-18 海浜の清掃活動状況

施策 19 . IT を活用した施設管理等を推進する

管理の効率化と管理精度の向上を図るため、IT（情報技術）を施設管理や防災対策に導入する

< 解説 >

本施策は、光ファイバー等の IT を公共施設の管理に導入することによって、管理の効率化と管理精度の向上を図るものである。施策の具体例として光ファイバーを活用した施設管理について説明する。

国土交通省では、公共施設の高度化等を図るため、公共施設管理用光ファイバー及びその収用空間の整備を推進している。河川・道路管理用光ファイバーは、河川や道路といった公共施設の管理のために敷設された光ファイバーのことであり、主に高速・大容量通信が可能な光ファイバーの特性を活かして、CCTV、センサー、河川・道路情報板、情報コンセント等情報の集配信、施設の遠隔操作等に使用されている。

具体的には、光ファイバー・監視カメラ等を活用した施設管理システムや施設集中管理センター（集中監視、24 時間監視）を利用することにより、現場パトロール等の縮減、遠隔・集中監視（制御）による管理要員の縮減（省人化）、情報を基にした施設の効率運転（運転コストの縮減）を図ることが可能になり、コストの縮減が期待される。また、コスト縮減だけでなく、24 時間監視による異常の早期発見と迅速対応、一過性のパトロールから連続・リアルタイム監視による管理水準の向上、管理情報の一般への提供による利便性向上・安全の確保等の機能向上を図ることも可能となる。

これまで、非常駐施設の操作は必要時に操作員が駆けつけて行っているが、操作員の確保、急

激な出水に対する操作への対応、連携が必要な施設の操作、事務所における運転状況の迅速な把握、故障時における迅速な対応、施設の防犯対策等が課題となっている。そこで光ファイバーを遠隔操作制御、複数施設の連動操作、リモート監視システムの構築等に活用することにより、より迅速な操作への対応、故障時の迅速な対応・後方支援・施設の防犯性向上、連携操作が必要な施設群の一元操作・操作員の確保等の効果が得られる。

また、CALS を活用した施設管理システムの構築によって、これまで、完成図書、点検記録等書類により行っていたものを、リアルタイムに維持管理を行い、管理の効率化と精度の向上を図ることができる。

水開門操作は従来より操作員による機側操作を行ってきたが、光ファイバーネットワークを構築し、集中管理センター等から遠隔操作や監視を行い、施設管理の高度化・効率化によるコスト縮減を図る。



図3-1-19 光ファイバーを活用した施設の遠隔操作，監視



図 3-1-20 CALSを活用した施設管理システムの構築

施策 20 . 地域の実情等に応じ管理水準を見直す

公共施設等の管理水準について地域特性等に応じた見直しを行う

< 解説 >

公共施設の維持管理は、一般に施設毎に一定の間隔で画一的に行われている。本施策は、施設の管理水準を地域の特性や施設の利用状況等に応じて見直すことによって、効率的に行いコストの縮減を図るものである。

既に試行が始まっている具体施策としては、地域特性に応じた除草回数の見直しがある。この施策は、従来おおむね年に2回実施されていた河川堤防の除草を一部の河川において、堤防の市街地側や河川側の堤防除草について、除草回数を見直しを行うもので、地域住民の理解や様々な環境変化などを把握し、植生の変化や周辺の影響を調整中である。

また、平成15年度以降は、現状の植生や周辺環境に応じ全国展開が進められている。

なお、上記施策のほかに、「官庁施設の保全業務委託水準の見直し」や、「空港施設の維持管理回数等基準の見直し」も実施されている。

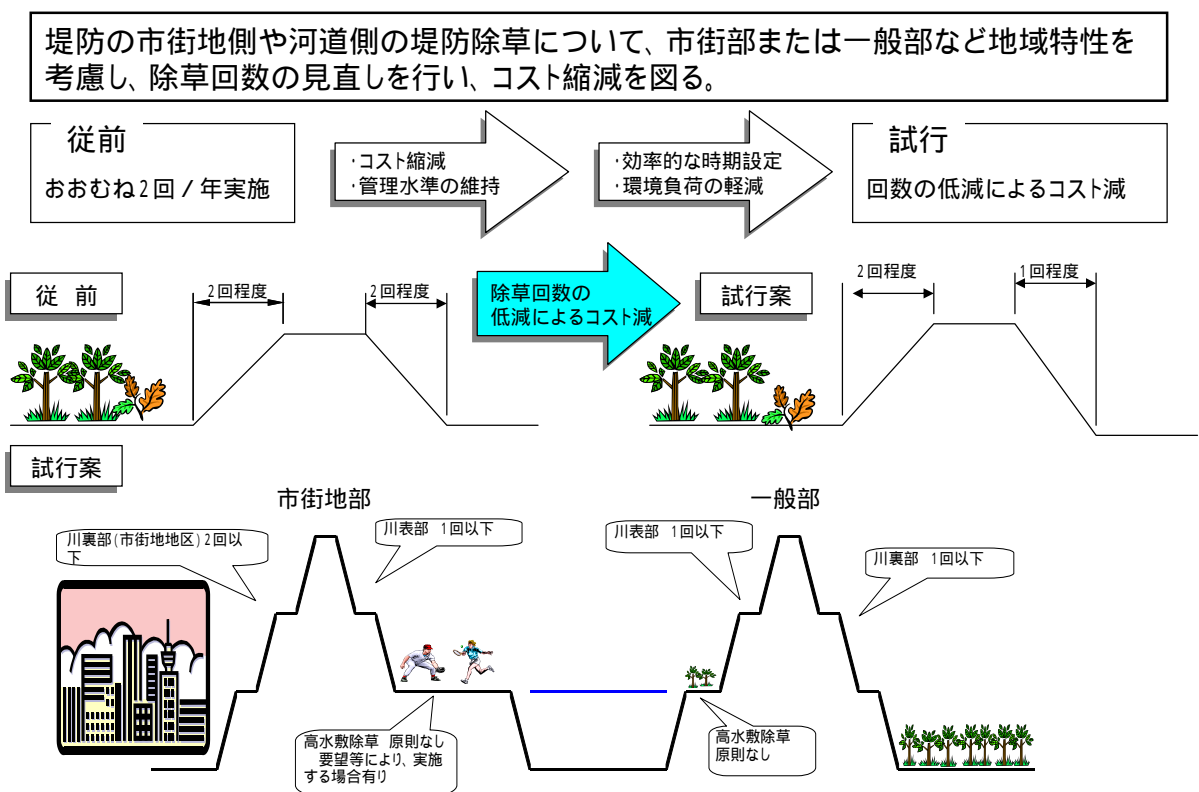


図 3-1-21 地域特性に応じた除草回数を見直し

施策 21 . アセットマネジメント手法等、ライフサイクルコストを考慮した計画的な維持管理を行う

管理におけるアセットマネジメントシステムを構築、運用する

< 解説 >

公共施設の管理にあたっては、ライフサイクルコストを考慮した計画的な維持管理を行うことが重要である。ここでは、港湾施設における取り組み事例を紹介する。

【既存の港湾ストックの有効活用に向けた取り組み事例】

港湾施設のストック量の増大及び老朽化の進展、並びに、国・地方を通じて益々財政事情が厳しくなるなかで、必要な施設を「新たにつくる」だけでなく「既存のものを大切に使い、できるだけ長持ちさせる」発想が重要となっている。こうした状況のもと、既存の港湾ストックのメンテナンスを適時適切に行うため、これまで、港湾施設の点検診断等の実施、並びにそれにより取得されたデータ等を「港湾施設カルテ（仮称）」として調製し、データベース化するための検討など、様々な取り組みが進められているところである。本来こうした取り組みは個別に進められるべきではなく、港湾計画での位置付けから改良工事の実施に至る事業実施上のプロセス、老朽化施設の健全度評価や劣化進行予測・寿命予測及び適切な改良工法の検討などの技術開発、その他、研修・資格制度等人材育成を始めとする支援システムなど、様々な要因を包含した総合的なマネジメントシステムの枠組みを構築した上で、適時適切な改良・維持工事を実施することが極めて重要である。

こうしたシステムの構築に当たっては“社会資本を資産とみなし、施設の状況を把握・予測しながら適切かつ効率的な維持・更新（＝資産の運用）を行う”いわゆる「アセットマネジメント」の概念の導入が最適と考えられる。

そこで、逼迫する財政事情や社会的要請にも対応しつつ、ライフサイクルコストの最小化、更新投資の効率化・平準化、アカウントビリティの確保等を図るため、アセットマネジメントの概念を導入した港湾施設の適切な維持・更新のあり方について検討を進めているところである。

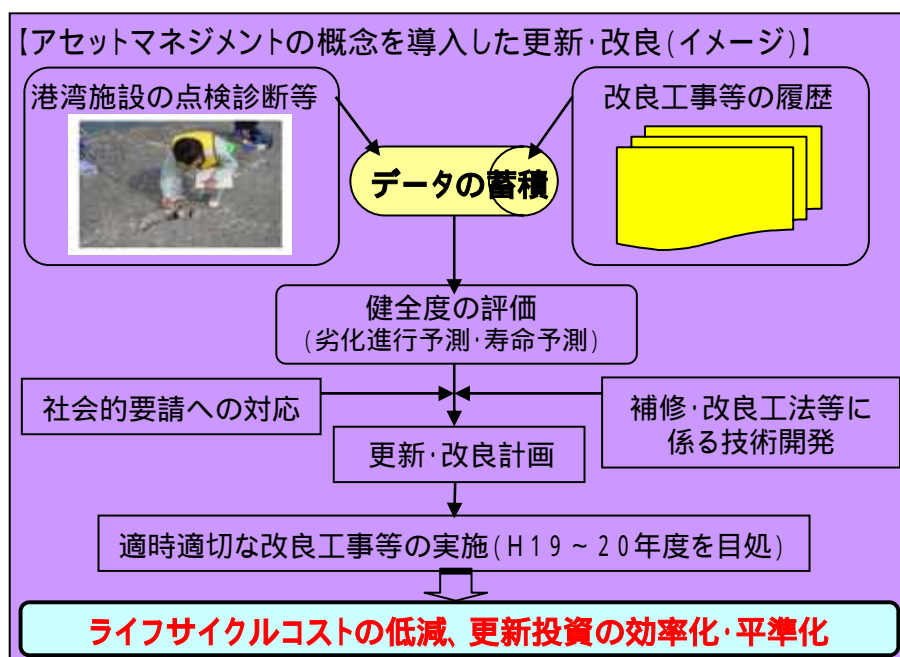


図 3-1-22 港湾施設におけるアセットマネジメントシステム（イメージ）

施策 22 . 既存ストックを有効活用し、適正な管理を推進し、新設・更新費を低減するとともに、早期の効果発現を図る

既設ダム等の有効利用を図る
庁舎のグリーン化を推進する

< 解説 >

高度経済成長期以降、「量的不足の解消」を目指して大量に供給・蓄積されてきた社会資本ストックの維持管理費が社会資本投資の中で相当な割合を占めるようになってきているとともに、近い将来それらの老朽化が集中的に進み、大量の更新投資が短期間に必要とされる事態が懸念されており、今後、既存ストックをできるだけ長く、有効に活用していくことの重要性が一層高まっている。また、既存ストックをできるだけ長期間活用し、それを安易に廃棄することを回避していくことは、環境負荷の小さい循環型社会を構築していく観点からも強く要請されることである。

このため、今後は、点検から補修にいたる管理の高度化による既存ストックの延命化や維持管理コストの低減を戦略的重点分野として技術開発等を推進するとともに、新たな整備にあたっては、ライフサイクルコストの縮減を視野に入れた設計・施工を行うことが必要である。

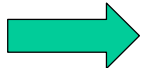
以上のことから、本施策は、既存ストックを有効活用し、適正な管理を推進し、新設・更新費を低減するとともに早期の効果発現を図るものである。具体的な施策として、既設ダム等の有効利用、庁舎のグリーン化が進められている。

既設ダム等の有効利用としては、貯水容量の再配分や堆砂対策による容量確保等、既存ストックの有効活用による治水・利水機能等の向上の推進を行っている。

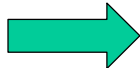
また、1997年12月に地球温暖化防止京都会議が開催され我が国における環境問題への関心が急速に高まるとともに、地球温暖化防止対策を早急に推進する必要性が生じたことから、官庁営繕部では、環境配慮型官庁施設（グリーン庁舎）計画指針を策定し、地球環境保全に配慮した官庁施設の整備を推進している。

利根川上流ダム群再編による早期治水効果発現及びダム下流河川の環境改善

容量振替による
既存ダムの有効活用

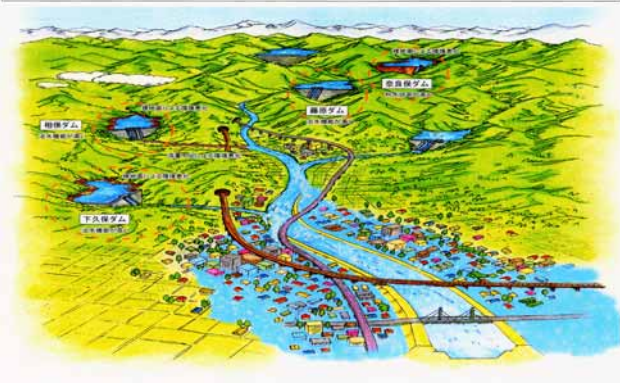


新規ダム建設に比べ
早期の効果発現

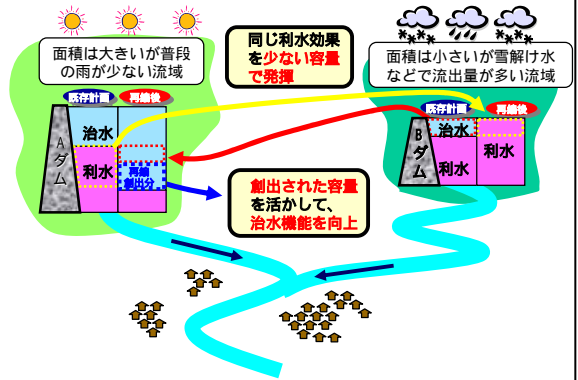


事業による便益の増加

利根川上流ダム群再編事業



容量振替のイメージ



グリーン庁舎とは……

下図のような環境負荷低減技術を取り入れることにより、ライフサイクルを通じた環境負荷低減に配慮したもの

環境負荷低減技術の中で特に**省エネルギー**、**長寿命**に資するものについては**LCC(ライフサイクルコスト)の縮減**につながる

照明制御

- ・昼間の明るさを利用して、照明エネルギーの削減を図る。

自然の活用等

- ・落葉樹による日射のカット
- ・自然換気
- ・庇による日射のカット
- ・透水性舗装

など

自然エネルギーの利用

- ・太陽光発電設備の採用

主要機器の高効率化

- ・高効率照明器具
- ・高効率熱源
- ・高効率変圧器 など

高断熱化

- ・高性能ガラス
- ・複層ガラス
- ・外断熱 など

水資源の有効活用

- ・雨水利用
- ・排水再利用 など

搬送動力の削減

- ・変风量制御
- ・変流量制御 など

グリーン庁舎イメージ図

図 3-1-23 既存ストックの有効活用とライフサイクルコストの縮減

3) 「(3) 調達最適化」

【1】入札・契約の見直し

施策 23 . 国庫債務負担行為の積極的活用を推進する

工事の平準化のため、国庫債務負担行為を計画的かつ積極的に活用する

< 解説 >

公共事業の工事の発注に当たっては、設計、積算、入札公告等の所要の準備等に時間を要することから、年度当初発注は極めて困難である。

公共事業の工事の端境期をなくし、切れ目のない執行（公共工事の平準化）を図る観点から、当該年度中に国費の支出を伴わない国庫債務負担行為（いわゆる「ゼロ国債」）の活用が考えられる。

「ゼロ国債」の活用は、公共工事の平準化が図られるため、建設機械や技術者等の保有数を抑えることが可能となり、また、年間を通して安定した工事量が確保される。よって、これらの稼働率も上昇すると考えられ、最終的に建設コストの減少が図られる。

施策 24 . 工事発注の手続き期間の短縮により適正な発注ロット設定を妨げない環境を整備する

発注を急ぐ工事等において、適正なロットの設定ができるよう、公募型指名競争入札等において手続き期間を短縮する

< 解説 >

公共事業の資材費の低減を図るため、従来から、発注ロットの大型化等によるスケールメリットの効果を得るよう、適切な発注ロットの検討がなされている。

本施策は、工事発注の手続き期間の短縮により適切な発注ロット設定が可能となる環境整備を図るものである。

施策 25 . 民間の技術力の結集を目的とし、提案と対話による技術力競争を重視した調達方式を試行する

民間の技術力の一層の吸収を図るため、VE 提案を求める工事等を対象に、提案された内容の技術的審査を対話により行うなどの入札方式を試行する

< 解説 >

公共事業を民間の技術力を引き出す技術力競争により、調達を行おうとする試みは、比較的規模の大きな工事を対象に、数年前から始まっている。この取り組みとして入札時 VE 方式と総合評価方式の試行が行われている。

本施策は、このような調達方式を試行し、民間の技術力の結集を目的とし、提案と対話による技術力競争を重視した調達方式を、さらに推進しようとするものである。

上記の施策内容に示す は、VE 提案を求める工事等を対象に、提案された内容の技術的審査を対話により行う方式であり、平成 15 年度に中部新国際空港建設工事で採用された調達方法であ

る。この方式は、見積により最低価格を提示した会社からさらに VE 提案という形で企業努力を引き出そうとする、民間の調達方法を参考に導入されたものである。

また、現在までに、新東京国際空港公団、日本道路公団、水資源機構がこの方法を参考に、入札後に交渉を行う方法を試行することとしている。

施策 26 . 総合評価落札方式等の技術力による競争を一層推進する

総合評価落札方式、入札時 VE 方式、設計施工一括発注方式等の活用を推進する
特に、総合評価落札方式については、積極的な活用を進めるとともに、地方公共団体への普及を図るため、事例集の作成等環境を整備する

< 解説 >

本施策は、総合評価落札方式等の技術力による競争を推進する環境を整備し、コスト縮減を図るものである。入札、発注に関する各方式の内容は以下に示すとおりである。

総合評価落札方式

本方式は、標準的な技術・工法を前提とし、価格のみの競争だった、これまでの方式とは異なり、新しい技術やノウハウといった価格以外の要素を含め総合的に評価する新しい落札方式で、工事内容や周辺環境に応じた技術の評価により、品質アップや工期の短縮、ランニングコストを含むトータルなコストの削減、自然環境や住環境の保護など社会的な要請への対応などを実現することが可能である。

入札時VE方式

本方式は、比較的高度又は特殊な技術力を要するとともに、民間において、技術開発の進展が著しい工事や施工方法等に関して固有の技術を有する工事で、入札時に競争参加希望者から施工方法等についてコスト縮減が可能となる技術提案を受け付け、その内容をも審査して競争参加者を決定する方式であり、一般競争入札及び公募型指名競争入札において実施している。企業にとっては落札できることが一番のインセンティブであるが、落札できない場合であっても技術提案の内容に応じて与えられるVE評定が資格審査等で活用され、インセンティブとなる。

設計施工一括発注方式

公共工事では「設計と施工を分離」することが原則となっているが、施工技術の開発が著しい工事で、個々の業者が有する設計・施工技術を一括して活用することが適当な工事等については、「設計・施工分離の原則」の例外として、設計・施工技術の一体的活用を行う方式について具体の工事で試行しながら導入の検討を行っている。設計施工一括発注方式により施工性や維持補修を考えた合理的・効率的な計画が可能となる。

なお、国土交通省では、総合評価落札方式の理解を深め更なる適用の拡大を図ることを目的とし、総合評価落札方式の基本的な運用方針を定めた「標準ガイドライン」及び関連通達、実施事例の解説や実施における Q&A をとりまとめて、「手引き・事例集(第 1 集案)」として平成 14 年 7 月に作成し、公開した。また、14 年度に試行された新しい事例とその分析から得られた知見を加え「手引き・事例集(改訂第 2 集案)」を平成 15 年 7 月に作成、公開している。

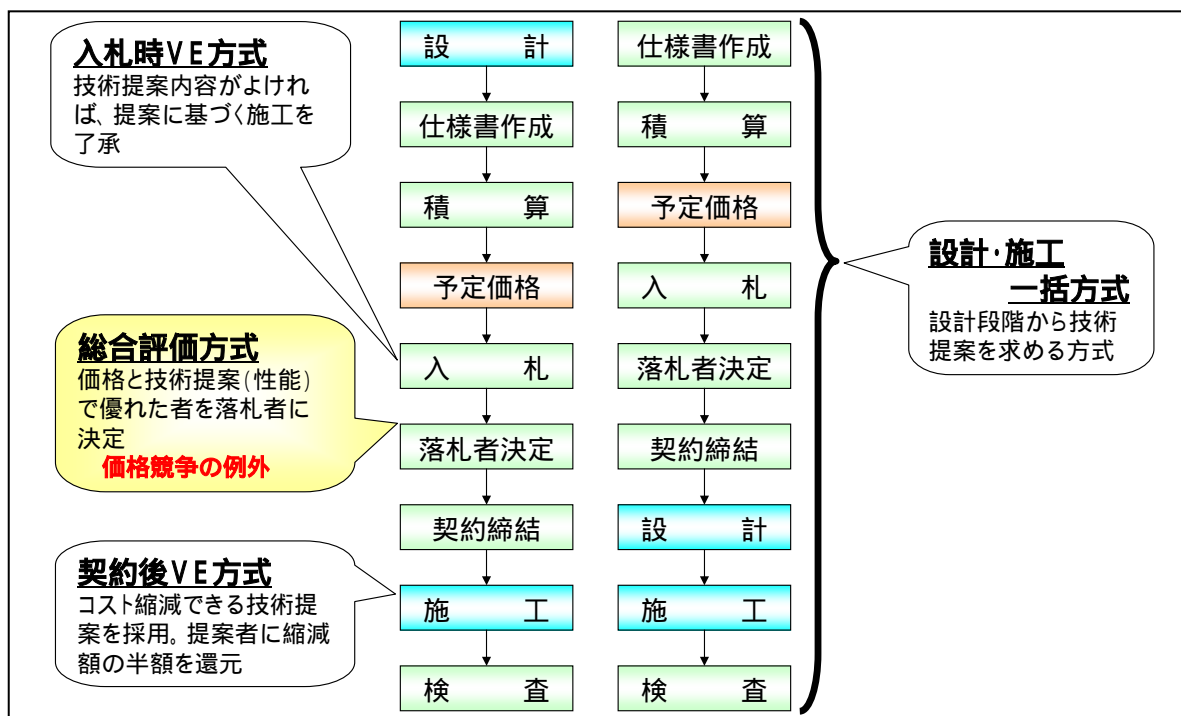


図 3-1-24 民間の技術力を活用する入札方式

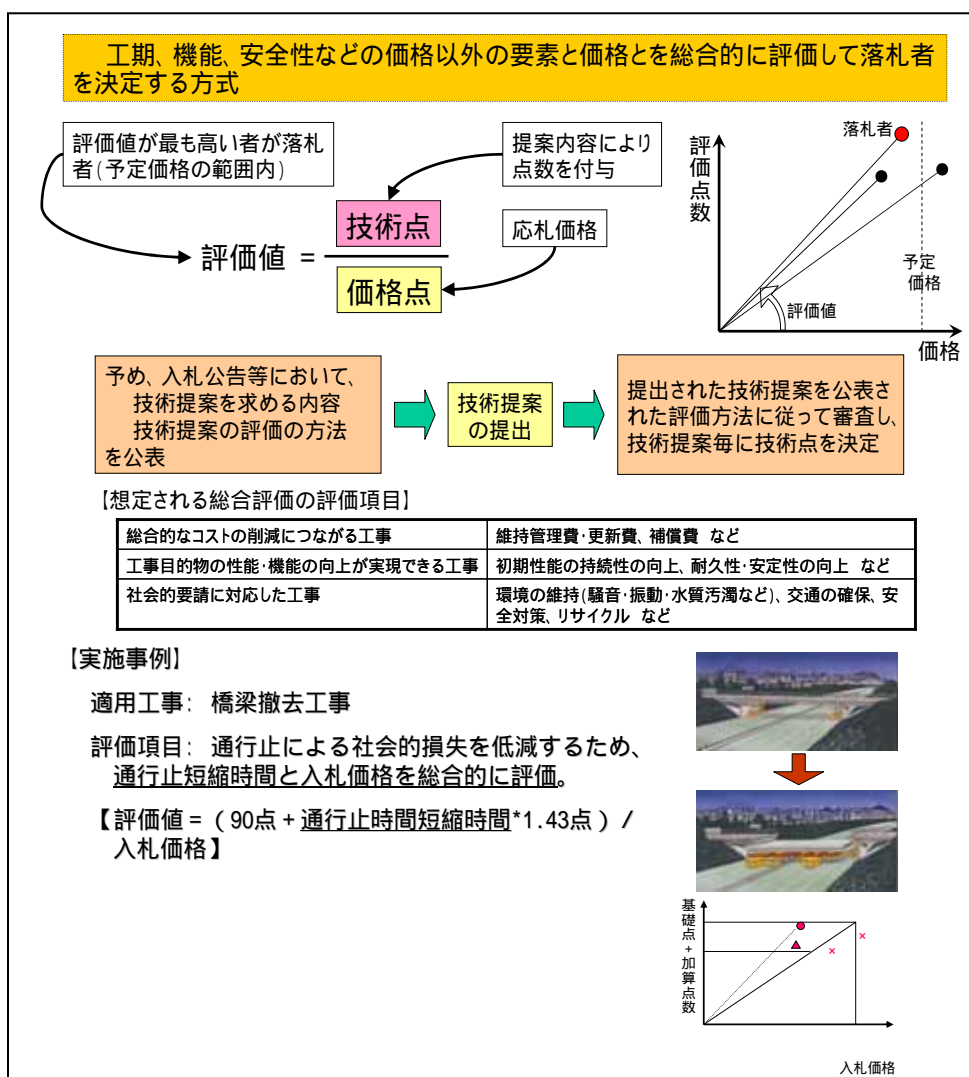


図 3-1-25 総合評価落札方式の概要

施策 27 . 優れた企業による競争を推進するため、企業の持つ技術力(=工事成績、工事の技術的難易度等)を適正に評価し、業者選定に当たり技術力を評価できる環境を整備する
一般競争入札等の入札参加条件における工事成績の活用方法について検討する
工事成績評定のデータベースを整備する
優れた技術を開発した企業に対するインセンティブを検討する

< 解説 >

優れた企業による能力競争を推進するために、国土交通省では、従来から発注しようとする工事と同様な技術力が要求される工事に関する施工経験の有無を確認するため、工事实績のデータベース（通称コリンズ）を利用している。

本施策は、コリンズによる施工経験の確認に加え、さらに、優れた企業による競争を推進するため、企業の持つ技術力を適切に評価し、入札参加者の施工能力等の技術力を評価するための環境を整備するものである。

国土交通省では平成 15 年から、よい仕事をした優れた企業ほど、より多くの入札機会が得られる能力競争を実現するため、工事成績の活用に対する取り組みに着手している。具体的な取り組み内容は以下のとおりである。

一定の工事成績評点に満たない実績については実績として認めない措置

優良な工事成績を持つ企業のみが参加できる工事の施工

指名審査において工事成績を今まで以上の重みを持って評価

また、国土交通省では近い将来、工事成績を採点していない自治体においても入札時には工事成績を考慮できるように、自治体への提供も視野に入れながら、直轄工事の工事成績を統合化した全国工事成績データベースの構築を進めているところであり、能力競争の実現に向け工事成績の活用を推進する予定である。

施策 28 . 発注者責任を明確化し、確実に遂行するための環境を整備する

発注者としての品質の確保とコスト縮減の責任を明確化するとともに、その責任を果たすための環境を整備する

< 解説 >

国民の代理人である発注者は、自ら国民から求められる発注者責任を果たすことが重要である。公共工事執行に関しては、計画段階から設計・積算段階、そして運用段階にいたるまで、社会資本整備・維持者あるいは発注者としての責任が問われる。さらに、計画段階の事業評価あるいは運用段階での事後評価の仕組みが重要である。

国・地方公共団体は、良質な社会資本を低廉な費用で整備し、維持する責任を有する。そのために民間企業から建設工事等のサービスの提供を受けようとする場合には、発注者として自ら、公正さを確保しつつ良質なものを低廉な価格でタイムリーに調達し提供する責任（発注者責任）を有している。

発注者責任を果たすためには、発注者が需要者として挙動できる環境が必要である。しかし、公共工事の発注方式は会計法や地方自治法等に定められている一つの方式にほぼ限定されているのが現状であり、多様な入札・契約制度を実現するため、関連規定について必要な緩和措置を設けるべきである。一方、発注者責任を達成すべく、透明性を確保し、アカウントビリティを向上させるとともに、効率的な発注業務等の遂行を担保する仕組みが必要である。また、こういった

環境づくりをするためにも、多様な入札・契約方式をメニューとしてそろえ、さらに、その制度を適切に運用する能力を発注者が確保する必要がある。

以上のことから、本施策では、公共事業の品質の確保と、コスト縮減を推進するため、発注者責任を明確化し、確実に遂行する環境を整備するものである。

また、発注機関内部にも競争原理を導入することを検討すべきで、ただ「安く」だけでなく、「より良いものを低廉な価格でタイムリーに調達し提供した」者を評価することにより、発注機関内部に競争意識を導入することが必要と考えられる。そのためには、発注者の体制整備として、必要とされる技術水準および体制の確保が必要となり、それには以下に示す二つの方策が必要となる。

- ・ 自ら技術判断を行う能力を有する。
- ・ 公正さを保持した上で、技術的判断を行う能力を有する機関に委託する。

施策 29 . 電子調達を推進する

平成 15 年度から全面的に開始されている電子入札の円滑な実施と普及を図る

< 解説 >

国土交通省では平成 13 年 10 月よりインターネットを通じて入札手続を行う「電子入札」を一部の事業で実施してきている。電子入札は、公共事業における IT 環境構築への取り組みである CALS/EC (公共事業支援統合情報システム) の一環であるとともに、電子政府への取り組みにおいても「政府調達の電子化」の中核をなし、また、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発達を目的とした「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づく適正化指針にも位置づけられるなど、非常に重要な施策となっている。

この電子入札の導入効果として

入札にかかる費用の縮減 (競争参加者の移動コスト等が縮減される。)

事務の効率化 (自動処理が可能となり、重複入力等による事務負担が軽減される。)

手続きの透明性の確保・競争性の向上

などが挙げられる。特にコスト縮減効果として、直轄事業における実施においては年間約 260 億円、地方公共団体まで含めると 2,000 ~ 3,000 億円とされており、全国的な導入が急務となっている。

本施策は、上記のようにコスト縮減に効果がある電子入札の円滑な実施と普及を図るものであり、平成 15 年度から電子入札の全面的実施において以下のような取り組みが始まっている。

認証局について

電子情報の本人性を担保するための電子認証技術において、平成15年度からは国土交通省職員は省内認証局を使用し、応札者は複数の民間認証局の中から選択できるようになった。

対象となる入札方式について

工事の 4 方式 (一般競争入札、公募型指名競争入札、工事希望型指名競争入札、指名競争入札)、業務の 6 方式 (公募型競争入札、簡易公募型競争入札、指名競争入札、公募型プロポーザル、簡易公募型プロポーザル、標準プロポーザル)、さらには随意契約と、公共事業に関し国土交通省が現在行っているほとんどの入札方式に対応している。

統一な運用について

現在、発注者側の運用が必ずしも統一されていないため応募者側に混乱を招いている場合がある。そこで、電子入札に関する運用基準を策定することにより、全国的に統一された運用の徹底を図ることとしている。



図 3-1-26 公共事業におけるCALS/EC推進の意義

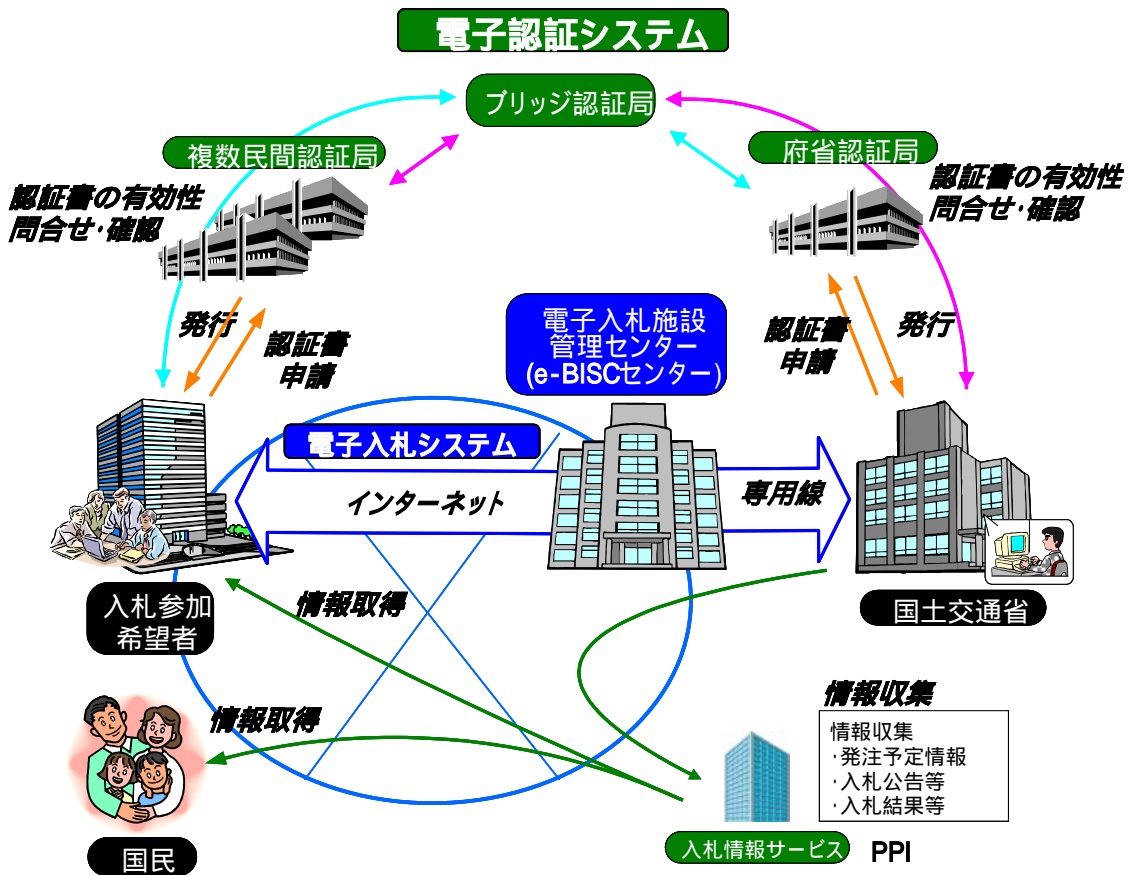


図 3-1-27 電子入札システムの全体概要

施策 30 . 民間の資金・能力を活用する多様な社会資本整備・管理手法の導入を検討し、推進する

PFI 方式の導入を推進する

< 解説 >

1 . コスト縮減における PFI 事業の意義

PFI 事業は、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律に基づき、公共性のある事業を（公共性原則）民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して（民間経済資源活用原則）民間事業者の自主性と創意工夫を尊重することにより、効率的かつ効果的に実施するものであり（効率性原則）、以下の効果が期待される。

（1）国民に対して低廉かつ良質な公共サービスが提供される

リスクの適切な分担により、事業全体のリスク管理が効率的に行われること、加えて、建設（設計を含む。）維持管理及び運営の全部又は一部が一体的に扱われること等により、事業期間全体を通じての事業コストの削減、ひいては全事業期間における財政負担の縮減が期待される。

（2）公共サービスの提供における行政の関わり方が改革される

財政資金の効率的利用が図られ、また、官民の適切な役割分担に基づく新たな官民パートナーシップが形成されていくものと期待される。

（3）民間の事業機会を創出することを通じて経済の活性化に資する

民間に対して新たな事業機会をもたらすことから効果があることに加えて、他の収益事業と組み合わせて実施することによっても、新たな事業機会を生み出すことになる。また、PFI 事業のための資金調達方法として、プロジェクトファイナンス等新たな手法を取り入れることにより、金融環境が整理されるとともに、新しいファイナンス・マーケットの創設につながる事が予想される。

なお、特定事業の選定及び民間事業者の選定においては、公平性が担保され（公平性原則）特定事業の発案から終結に至る全課程を通じて透明性が確保されなければならない（透明性原則）、PFI 事業の実施に当たっては、各段階での評価決定についての客観性が求められ（客観主義）、公共施設等の管理者等と選定事業者との間の合意について、明文により、事業者の役割及び責任分担等の契約内容を明確にすることが必須であり（契約主義）、事業を担う企業体の法人格上の独立性又は事業部門の区分経理上の独立性が確保されなければならない（独立主義）。

以上を踏まえ、コスト縮減に資する取り組みとして PFI 事業の推進を図るものである。

2 . 国土交通省関連 PFI 事業の進捗状況

国土交通省においては、「平成 17 年度に創設される税制その他の制度的枠組みを活用しつつ、事業分野・事業類型等の拡大を図る。また、PFI 事業件数（実施方針公表ベース）について、平成 14 年度末時点の件数に対し、平成 16 年度末までに 2 倍、平成 18 年度末までに 3 倍とすることを目標とする」ことを基本方針とし、PFI の推進を図っているところであり、平成 17 年 3 月末現在で、国土交通省実施の PFI 事業が 7 事業（官庁庁舎 6 事業（うち 1 事業は地方公共団体との共同事業）、空港駐車場 1 事業）、地方公共団体が主体となって実施する当省関係の事業は 29 事業（港湾 4 事業、駐車場 5 事業、公園 5 事業、下水道 4 事業、市街地再開発 1 事業、公営住宅等 6 事業、廃棄物処理施設 1 事業（北海道）、土地区画整理 1 事業、道の駅 2 事業（公園との連携事業を含む）、複合施設（まちづくり交付金）1 事業）であり、当省関係は計 36 事業である。

3. 国土交通省における PFI 事業への取り組み

(1) PFI 事業に対する補助金活用に関する整理

地方公共団体が PFI 事業を実施する際の補助金等の適用に関する国土交通省の基本方針を以下の通り明確化した。

BTO、BOT とともに、PFI 事業で整備された公共施設に対し、補助金を一括交付することは可能である。

ただし、BOT 方式に関しては、以下の点について、個別プロジェクト毎に審査を行う必要がある。

長期安定的に公共施設等を管理・運営できるか

最終的にその公共施設等が公共に移転されることが担保されているか

補助金等適正化法の適用条件（目的外使用の制限、財産処分の制限等）を PFI 事業者が了承するか

(2) PFI 事業者の公物管理法上の位置づけについての考え方の明確化

PFI 事業者の公物管理法上の位置づけについての考え方に関して、省の方針を整理し、平成 14 年 8 月に全国地方整備局、47 都道府県・12 政令指定都市宛通知を行った。（国土交通省 HP においても公表。）

(3) 「官庁施設の PFI 事業手続き標準（第 1 版）」の公表

PFI 事業手続きに関するノウハウを今後の PFI 事業に活かし、より効率的で効果的な官庁施設の PFI 事業の実現に役立てるため、「官庁施設の PFI 事業手続き標準（第 1 版）」を公表した。

（国土交通省 HP において公表。）

(4) VFM 簡易シミュレーションの算定

公共施設等の整備等に関する事業を PFI 事業として実施するかどうかについての評価の基準となる VFM について、その算出の複雑さから PFI の検討が進まない面があることを鑑み、国土交通省所管事業（第一次検討；13 事業、第二次検討；8 事業）について、簡易シミュレーションを用いて VFM の算出を行い、公表した。

(5) PFI 方式による建設工事を請け負う建設業者の資金調達の円滑化への取り組み

PFI 事業者の発注する建設工事及び測量を「公共工事の前払金保証事業に関する法律」に規定する公共工事に指定し（国土交通大臣告示）、保証事業会社の業務の対象に追加した。

(6) PFI 相談窓口の設置

地方公共団体、民間事業者等からの PFI に関する相談、提案等に迅速かつ的確に対応するため、平成 13 年 1 月に PFI 相談窓口を本省関係各局等に設置した。（国土交通省 HP にて公表）

(7) PFI セミナーの開催

PFI 事業について広く普及・啓発するため、平成 11 年度より毎年度、国土交通省 PFI セミナーを開催している。（当該年度の講演資料について国土交通省 HP にて公表。）

(8) その他

平成 17 年度より、PFI 選定事業者が行う選定事業（いわゆるサービス購入型で、法律の規定により PFI 法第 2 条第三項第一号又は第二号に掲げる者がその事務又事業として実施するものであることを当該者が証明したものに限り）により整備する一定の家屋にかかる不動産取得税、一定の家屋および償却資産にかかる固定資産税および都市計画税について、課税標準を 2 分の 1 にする特例措置を 5 年間に限り講ずるとされたところ。

4. その他

PFI に関しては、その円滑な実施を図るべく、民間資金等活用事業推進委員会により、「PFI 事業実施プロセスに関するガイドライン（平成 13 年 1 月 22 日）」、「VFM（Value For Money）に関するガイドライン（平成 13 年 7 月 27 日）」、「契約に関するガイドライン - PFI 事業契約における留意事項について -（平成 15 年 6 月 23 日）」、「モニタリングに関するガイドライン（平成 15 年 6 月 23 日）」が公表されており、PFI 事業の指針として活用されている。

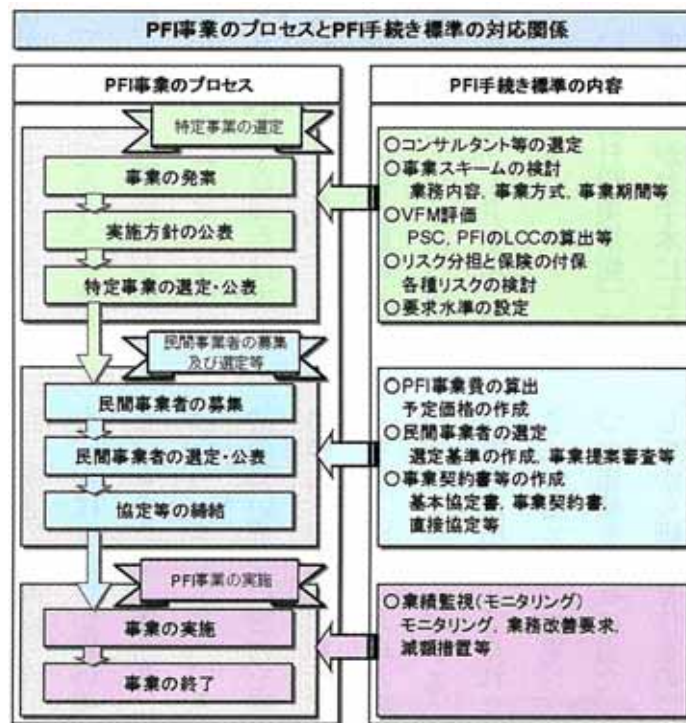


図 3-1-28 PFI事業のプロセスとPFI手続き標準の対応関係

国土交通省所管事業を対象としたVFM(バリュー・フォー・マネー)簡易シミュレーションの実施について

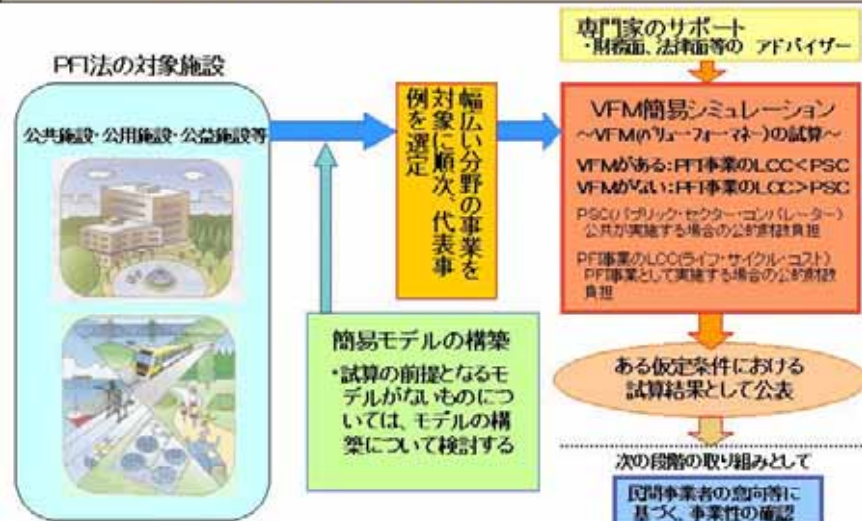


図 3-1-29 VFMシミュレーションの取り組み

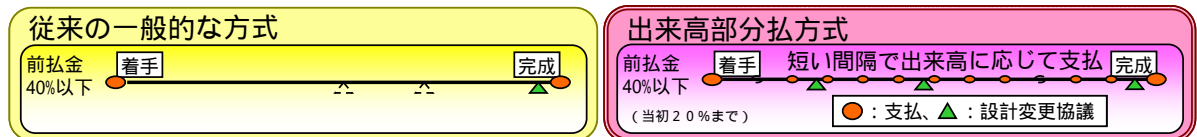
施策 31 . コスト意識の向上等のための支払方法を改善する
出来高部分払方式の導入に向けた試行、検討を行う

< 解説 >

我が国の公共工事の工事代金の支払い方法は、前払金（国の場合 40%以内）と完成払の二回の支払が通例となっている。このような状況下で、工事代金の支払や設計変更協議に関しては、受発注者間で技術的に切磋琢磨する機会が少なく意志疎通が疎遠になりがちな問題、設計変更案件の精算を行う場合の片務性の問題、工事の進捗に応じたコスト管理意識の問題、元請下請間でキャッシュフローの問題等が指摘されており、支払回数が少なく間隔が長いことや、工期末にまとめて設計変更案件の精査を行うことが、これらの一因となっているのではないかと推察される。「出来高部分払方式（Progress Payment/プログレス・ペイメント）」は、このような課題を踏まえ、短い間隔で出来高に応じた部分払や設計変更協議を実施し、円滑かつ速やかな工事代金の流通を確保することによって、より双務性及び質の高い施工体制の確保を目指すものであり、諸外国の公共工事では一般的に行われている。本施策は、コスト意識の向上等のため、支払方式の改善の一環として「出来高部分払方式」の導入に向けた試行、検討を行うものである。

国土交通省では、平成 13 年 3 月から、二件の工事で初めての試行を開始し、「定期 設計変更協議・部分払方式実施研究会」を設置し、この試行工事の約一年間にわたるモニタリング、諸外国等の実態調査等を通じて、効果の検証及び課題の抽出を行った。平成 14 年 8 月には、それらの結果を踏まえて統一的な試行実施要領を定め、試行を全国で展開している。また、平成 14 年度の試行工事は 63 件（このほか、平成 12 年、13 年度実施済み 3 件）である。

なお、平成 16 年度に、平成 13～15 年度試行工事 116 件のうち、平成 16 年 3 月末までに工期末を迎えた 85 件の工事について、フォローアップを行い、その結果のとりまとめを実施した。今後、残る 31 件について順次フォローアップを実施し、試行結果の評価を行った上で、本格導入について検討していく予定である。



期待される効果

より**双務性**の高い設計変更
受発注者の**コスト意識**の向上
請負者・下請業者への**工事代金の速やかな流通**による**経済効果の早期発現**
受注者の**財務状況の改善**
工事の**品質の向上**
受発注者の**技術力の向上**
等

主なフォローアップ結果

平成 15 年度末までに完成した試行工事（85 件（うち H14 年度完成工事:18 件 H15 年度完成工事:67 件））

- 『品質・技術力の向上』
発注者側約 5 割、請負者側約 6 割が、工事の**品質が向上する傾向にある**と回答
- 『受注者の財務状況の改善』
元請約 4 割、下請約 3 割が、本方式により、借入金の削減、資金計画が立てやすくなり**財務状況の改善効果がある**と感じていると回答
- 『単価合意』
発注者側約 6 割、請負者側ほぼ全てが、**単価合意を行ったほうが良い**と感じていると回答
- 『既済部分検査の作業量』
発注者側約 5 割、請負者側約 6 割が、**作業量が増加した**と回答
発注者側約 3 割、請負者側約 4 割が、**作業量は変わらない**と回答

出来高部分払方式の効果と課題について得られた具体的な意見の一例

- ・「施工の区切り毎に部分払を行うことで、工事進捗の遅れに対する意識が高まった」（積算担当者）
- ・「出来高精算することにより、銀行への借入れが発生しなくなり資金繰りが楽になった。」（経営者）
- ・「元請から現金で受け取ることで安心でき、二次下請に現金で支払うことで信用不安がなくなる。」（下請）
- ・「既済部分検査時の指摘はその後の施工において是正され、最終的には品質及び出来高の向上が期待できる。」（検査者、現場代理人）
- ・「効果をおげるには、本方式を十分理解し、元請・下請共に全社挙げて取り組むことが必要」（下請）

主な課題

効率的な**検査方法**への改善
等

対応策

フォローアップ結果を踏まえ、検査の一層の効率化を図るための「**既済部分検査技術基準（案）**」を策定（平成 16 年 3 月 30 日通達）

図 3-1-30 出来高部分払い方式の導入に向けた試行の実施

【2】積算の見直し

施策 32. 「積み上げ方式」から歩掛を用いない「施工単価方式」への積算体系の転換に向けた試行を行う

積算価格の説明性・市場性を向上するとともに、積算にかかるコスト、労力を低減する「ユニットプライス型積算方式」への移行を検討し、試行する

< 解説 >

本施策は、積算に関して現行の「積み上げ方式」から、歩掛りを用いない「ユニットプライス型積算方式」への転換により、積算価格の透明性、説明性の向上、積算の合理化を図るものである。

ユニットプライス型積算方式に関しては、国土交通省に検討体制が生まれ精力的に検討を重ねた結果、基本的な制度設計がまとまり、平成 16 年 1 月末から単価の収集・調査を開始し、平成 16 年 12 月より舗装工の一部において試行を開始したところであり、試行の結果を踏まえつつ、道路改良工、築堤護岸工と順次拡大することとしている。

ユニットプライス型積算方式の概要は以下のとおりである。

発注者と元請業者間の取引を基本とする。

契約方式を総価契約単価合意方式とする。

合意単価は工種ごとに材工経費込みの単価とする。

同一工種の実績データを蓄積、分析し積算に用いる。

また、ユニットプライス型積算方式の導入の効果は以下のとおりである。

価格の透明性、説明性が向上する。

設計変更協議が円滑となり契約上の双務性が向上する。

出来高が明確になり、予算管理や出来高部分払が容易となる。

発注者からのプロセスへの介入が減り、民間の活力が期待される。

積算業務の効率化が図られる。

さらに、単価等の調査にかけている費用についても大幅な低減が期待され、行政コストの縮減にも資することとなる。

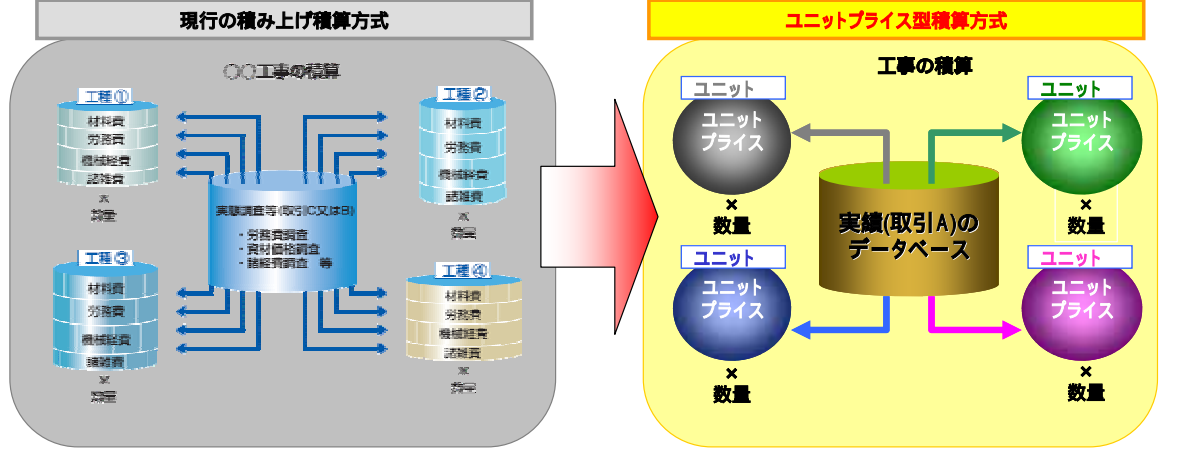
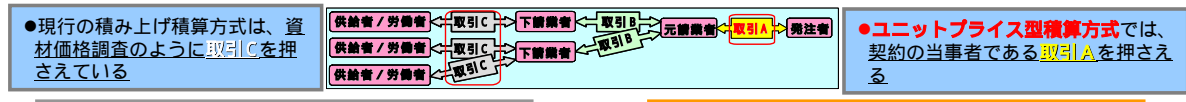
また、営繕事業の分野では、営繕関係工事の個別性（単品生産）が高く、使用する材料や工種が多いという特徴があることから、舗装工等と同様なユニットプライス型積算方式の効果が得がたいため、全く同一の制度スキームでの適用は難しい状況である。このため、土木事業で進めているユニットプライス型積算方式を視野に入れつつ、建築積算の説明性・市場性の向上、積算業務の省力化・効率化を図るとともに、増加傾向の PFI 事業を代表とする性能発注方式等に対応した積算手法の確立など、建築積算の高度化に向けた検討を進めている。平成 16 年度下半期には、直轄営繕工事において請負代金内訳明細書を収集し、請負者の作成するプライスによる現行積算手法の検証、ユニット化・大括り化の可能性等の分析・検討を行うこととしている。

1. 導入の背景

公共調達の改革、良質な社会資本を適正な価格で整備するために、発注者と受注者がそれぞれの責務を十分に果たすことのできる仕組みを構築しようとするもので、入札契約における技術力競争の推進、監督検査の重点化に併せて積算の市場性・的確性の向上のために導入する。

2. 概要

受注者(元請企業)と発注者がユニット毎に合意した価格を、発注者がデータベース化し、ユニット毎に実績のデータベースを基にした単価(ユニットプライス)を用いて工事予定価格の積算を行う。



3. 導入の効果

現行の積み上げ積算方式に対し、ユニットプライス型積算方式は、5つの効果が期待できる。

- 価格の透明性、説明性の向上**
発注者と受注者(元請企業)の取引価格をベースに、発注者が直接、施工単価(ユニットプライス)を調査
- 民間活力(創意工夫)の導入促進**
想定した施工のプロセスを示さないため、受注者の技術力の活用や新工法の採用といった創意工夫の意欲が向上
- 契約上の協議が円滑化**
総価契約単価合意をするため、施工量が増減した場合に、自ずと契約変更額が決定されるなど契約変更手続きが円滑
あらかじめ定められているユニットの条件を明示しているため、条件が変わった場合に変更協議が円滑
- 工事目的物と価格の明確化**
工種毎に直接工事費と間接工事費が一緒になっているため、工事目的物と価格との関係が明確
- 積算業務の効率化**
積算業務、労務単価等の調査の労力・時間が軽減する

4. 手続き等の流れ

契約後にユニット毎に合意した単価の実績をデータベース化し、地域別プライスの分析、プライス条件の検討等を行い、ユニット毎に次回以降の積算に用いる単価(ユニットプライス)を設定する。

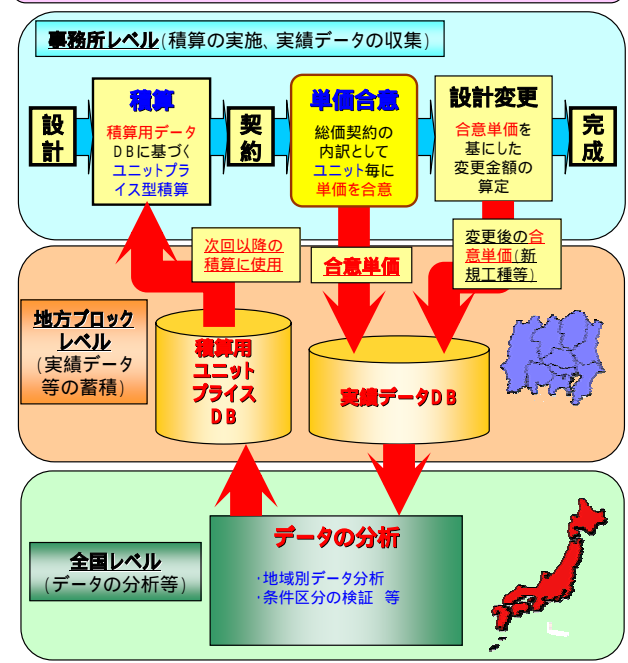


図 3-1-31 ユニットプライス型積算方式の概要

施策 33 . 市場単価方式の拡大を図る

市場単価方式の適用工種を拡大する
経費込みの市場単価方式の採用を検討する

< 解説 >

公共事業を適正かつ円滑に執行するとともに、建設業の健全な発展を図るためには、建設工事の技術革新及び建設事業を取り巻く社会情勢等建設市場の実状に対応した積算を行うことが必要である。近年の施工形態は、元請業者による直接施工体制から、工事の工種毎に専門工事業者に外注する分業施工体制へと移りつつあり、工種によっては外注価格の市場が形成されてきている。

市場単価方式は、この外注価格を積算に利用する方式であり、機械・労務・材料を含んだ外注工事のユニット当たりの市場調査価格をそのまま積算に利用するものであり、施工実態の変化が速やかに反映され、積算業務の合理化・省力化が可能な積算方法であるため、従来の積算に比べ急激な社会情勢の変化に的確に対応し、より適正な積算を推進するために有効であるといえる。

以上のことから、本施策は、市場単価方式の拡大を図り、積算業務の合理化や適正な工事価格設定を促進するものである。なお、公共事業の積算に、市場単価方式を導入することによる具体的なメリットは、以下のとおりである。

- ・市場の取引価格の変動を速やかに予定価格に反映する。
- ・歩掛を用いた積算が不要となるため、積算業務の効率化・省力化が可能となる。

市場単価方式の導入は、平成5年度以来、随時本施工工種を拡大してきているところである。

また、公共建築工事積算における市場単価方式の導入については、平成9年度に検討に着手し、平成11年4月からは市場単価が公的調査機関の刊行物に公表され、工事価格の積算への適用、並びに、順次工種の拡大が図られた。平成16年度までに、17工種28分類（建築：9工種11分類、電気設備：4工種8分類、機械設備：4工種9分類）が市場単価へ移行（本施行）している。

市場単価は、平成11年度より順次工種の拡大を図ってきたところではあるが、地区における調査収集サンプル数の減少など、種々の課題が表面化してきたことを受け、平成15～16年度をかけ、調査方法、フォローアップ方法等について再検討を進めているところである。

なお、建築工事における市場単価は、導入当初より材料費、労務費等に加え、下請経費（専門工事業者の諸経費）を含んだ施工単位当たりの単価として調査されているもので、そのまま工事価格算定に採用されている。

施策 34 . 資材単価等について見積徴収方式を積極的に活用するとともに、資材単価等の市場性の向上について検討する

主要資材等について広く見積を募る方式を検討する
単価等に関する調査方法を見直す

< 解説 >

公共事業の積算に用いる資材の単価は、現行の積算では物価版等の取引の実例価格の最頻値（平均値）を用いるのが一般であるが、「数量」、「時期」、「場所」などの限定条件であれば、より安価に購入できる場合がある。主要資材の見積公募積算方式は「当該工事に限り」を条件に、主要資材の見積を公募し、最安値を用いて積算を行うものである。これによって当該工事の実態に近い積算が可能となり、調達情報の公表により、競争性が高まり、ひいては直接的な「工事費のコ

スト縮減」が期待される。

以上のことから、本施策では、積算に用いる超大口資材単価等について、「数量」「時期」「場所」を限定し、インターネット等を活用して広く見積りを公募し、その最安値を予定価格の積算に用いることにより、直接的な工事費のコスト縮減を図るものである。

なお、本施策によって、以下に示す効果が期待できる。

発注者

- ・個別工事の実態に合わせた積算が可能（よりタイムリーな価格情報に基づく積算）
 - ・資材の調達ルート情報により、入札参加の機会を増やし、競争性の高い入札を実施
- 資材メーカ・商社
- ・大量販売、在庫処分が可能（効率的な流通の促進、供給予測が立てやすい）
 - ・企業PR（競合他社との差別化PR、新材料・新技術PR）

建設業者

- ・資材の調達ルート情報により、入札参加の機会が増える
- ・資材購入費の原価割れリスクが回避される

また、営繕工事においては、大型建築工事を対象に「仕様」「数量」「施工場所」「施工時期」を特定して、個別資材単価を調査し、通常取引ベースの単価と比較して低減効果が確認された単価を積算に反映させる試行を実施している。

また、営繕工事における見積業務は、仕様書や図面、説明書などを添付する機会が多いことから、発注者・見積業者間の電子メール（添付ファイル等）の適用環境等を調査、検討している。今後は、インターネットの活用も視野に、見積り業務の説明性・透明性向上、合理化・省力化を図ることとしている。

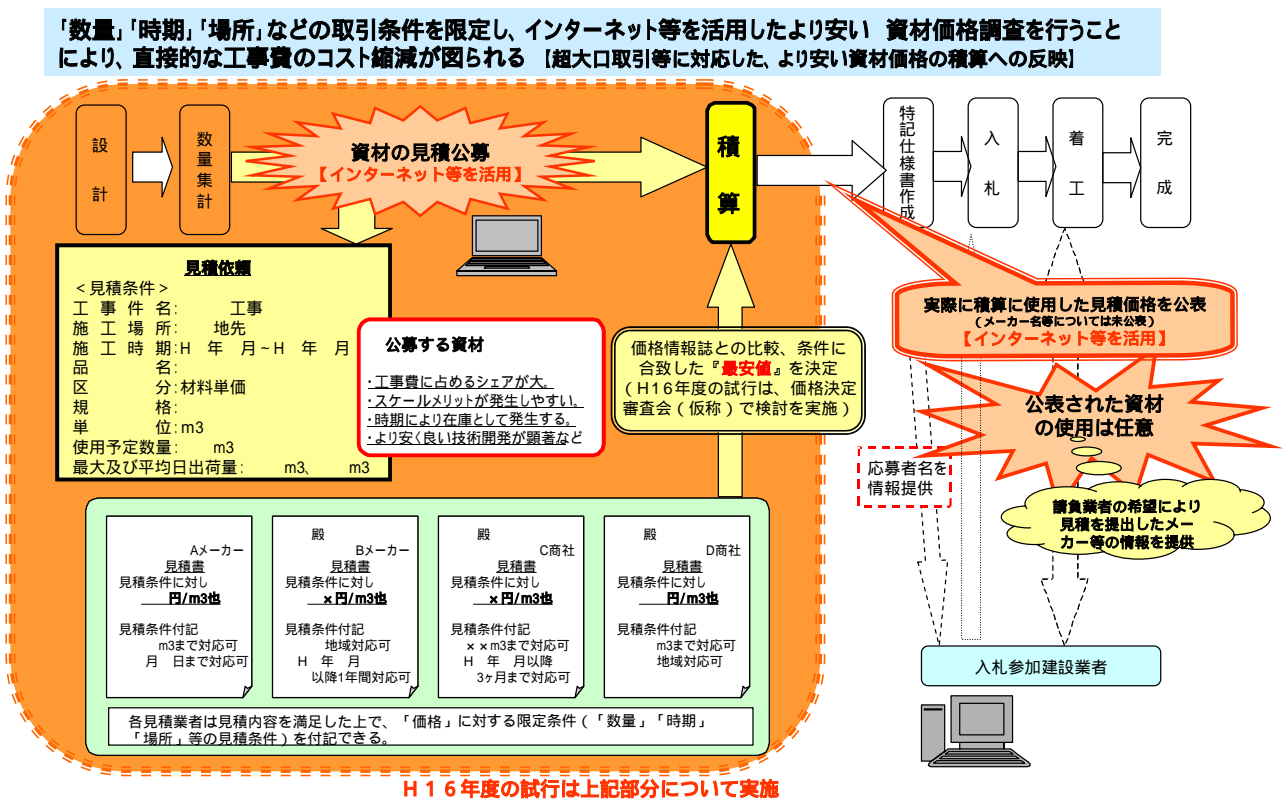


図 3-1-32 インターネット等を活用したより安い資材価格の積算への反映

(4) 「4. フォローアップ」

プログラムの実施状況については、具体的施策の着実な推進を図る観点から、「国土交通省公共事業コスト構造改革推進委員会」(委員長：国土交通事務次官)において適切にフォローアップし、その結果を公表する。

フォローアップにあたっては、プログラムに示した各施策の実施状況を検証するとともに、これらの取り組みによるコスト縮減の効果を、現時点で評価可能な項目について数値目標を設定して評価する。

数値目標は、事業のスピードアップ、設計の最適化、調達の最適化を見直しのポイントとし、公共事業のすべてのプロセスを例外なく見直す「コスト構造改革」の取り組みを適切に評価するため、従来からの工事コストの縮減に加え、(ア)規格の見直しによるコストの縮減、(イ)事業のスピードアップが図られることによる便益の向上、(ウ)将来の維持管理費の縮減をも評価する「総合コスト縮減率」を設定し、平成15年度から5年間で、平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率を達成することを目標とする。

なお、総合コスト縮減率の詳細な算定手法については、「フォローアップ実施要領」において別途定める。

< 解 説 >

プログラムの実施状況については、従来の行動計画、現行動計画と同様に、フォローアップを行う。

コスト構造改革の目標としては、従来からの工事コストの縮減に加え新たな取り組み事項も評価する指標を導入することとし、従来の工事コスト縮減率に変わる概念として「総合コスト縮減率」を提示した。これは規格の見直しによる工事コストの縮減、事業効果の早期発現、ライフサイクルコストの縮減等も併せ評価しようとするものであり、具体的な目標数値については、「平成15年度からの5年間で、総合コスト縮減率15%を達成すること」をコスト構造改革の数値目標とすることとした。目標期間は社会資本整備重点計画と整合を図っている。

コスト構造改革の取り組み主体は国土交通省直轄事業および関係公団・事業団等である。しかし、数値目標については、直轄・公団等をあわせたトータルとしての目標ではあるが、個々の公団等については民営化、独立行政法人化などおかれた環境がそれぞれ異なるためこの数値を強制するものではなく、これを参考に独自の取り組みを求めることとしている。

また、総合コスト縮減率の算定方法は、4-1に示すとおりである。詳細な算定方法は、参考資料5の「公共事業コスト構造改革フォローアップ実施要領」を参照のこと。

3-2. 「政府プログラム」と「プログラム」の比較

(1) 前段文の比較

表 3-2-1に、「政府プログラム」と国土交通省の「プログラム」の、具体的施策の前段に記される文章（以下、「前段文」という）に関する比較表を示す。これに示すとおり、両プログラムの前段文の内容において、整合しない文は以下のとおりである。なお、内容が異なっているにもかかわらず、両プログラムの位置付けの違いによるものについては除外している。

1) 「政府プログラム」に有って「プログラム」に無い前段文

「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」の策定に関する文。
「行政コスト削減に関する取組方針」の閣議決定に関する文。
平成14年度までのコスト縮減率に関する文。
職員のコスト縮減に対するインセンティブに関する文。
地方公共団体に対する支援に関する文。

2) 「プログラム」に有って「政府プログラム」に無い前段文

関係省庁と連携して実施する施策の扱いに関する文。

(2) 具体的施策の比較

表 3-2-2に、「政府プログラム」と「プログラム」の、具体的施策に関する比較表を示す。これに示すとおり、両プログラムの施策に基づいた取り組み内容において、整合しない項目は以下のとおりである。

1) 「政府プログラム」に有って「プログラム」に無い施策事例

「(1) 事業の迅速化（事業のスピードアップ）の【1】合意形成・協議・手続きの改善」施策の、「事業プロセスの徹底した公開等、透明性の向上を図る」
「(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化の【1】計画・設計の見直し」施策の、「関係省庁が連携した効率的な整備の推進」
「(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化の【2】汎用品の積極的使用」施策の、「可能な限り汎用品を使用する設計に見直し」
「(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化の【4】資源循環の促進」施策の、「資源の循環利用の促進」と「地域に賦存するバイオマス等の循環利用の促進」

は、「プログラム」の施策1.の徹底により達成される施策であり、～ は、国土交通省の「新行動計画」に既に記載されている施策であるため、「プログラム」に掲載しなかったものである。

2) 「プログラム」に有って「政府プログラム」に無い施策事例

「プログラム」の施策番号13、14、16、20、24、28及び31の施策事例は、「政府プログラム」には無い。

これらの施策は、国土交通省独自の取り組みである。

表 3-2-1 (1) 「政府プログラム」と「プログラム」の比較表 【前段文】(1 / 2)

【A】「政府プログラム」：公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年9月18日 公共工事コスト縮減対策関係省庁連絡会議)		【B】「国交省プログラム」：国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年3月 国土交通省)		備考
構成	内容	構成	内容	
1 これまでの 取り組み	a 公共工事のコスト縮減については、平成9年1月に、全閣僚を構成員とする「公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議」(以下「関係閣僚会議」という。)を設置し、同年4月に「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」(以下「旧指針」という。)を策定し、これに基づき各省庁において一致協力して施策を推進してきたところである。	1 国土交通省公共事業コスト構造改革プログラムの位置付け		【B】には無し
	b 旧指針に基づく平成9年度から11年度の3年間の取り組みにおいては、全省庁の連携や公共工事担当省庁等の創意工夫の強化により、公共工事執行システムの中で価格に影響を及ぼす様々な要因について改革が進んだ。		a 公共工事のコスト縮減は、平成9年度から11年度の3年間の取り組みにおいて、全省庁の連携や公共工事担当省庁等における創意工夫の強化により、公共工事執行システムの中で価格に影響を及ぼす様々な要因について改革が進んだ。	ほぼ同一
	c その結果、平成11年度までのコスト縮減率は約10%となり、当初の数値目標をほぼ達成した。		b その結果、平成11年度までのコスト縮減率は約10%となり、当初の数値目標をほぼ達成した。	同一
	d さらに、「行政コスト削減に関する取組方針」が平成11年4月27日閣議決定され、公共工事のコスト縮減についても、その一環のものとして位置付けられた。			【B】には無し
	e このため、平成12年9月に、関係閣僚会議において、「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」(以下「現指針」という。)を策定し、工事コストの低減だけでなく、工事の時間的コストの低減、施設の品質の向上によるライフサイクルコストの低減、工事における社会的コストの低減、工事の効率性向上による長期的コストの低減を含めた総合的なコスト縮減について取り組んでいるところである。		d このため、平成12年度からは、工事コストの低減だけでなく、工事の時間的コストの低減、施設の品質の向上によるライフサイクルコストの低減、工事における社会的コストの低減、工事の効率性向上による長期的コストの低減を含めた総合的なコスト縮減について、「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」(以下「現行動計画」という。)を策定し、取り組んでいる。	対象プログラム表記の違いのみで、ほぼ同一
	f その結果、平成14年度までのコスト縮減率は12.9%となっており、卸売物価、労務費等の下落を考慮した実際の工事コストは20.6%の低減となっている。			【B】には無し
2 公共事業 コスト構造 改革プログラムの 考え方	g このような現状を踏まえ、現下の状況を鑑みるに、これまでの公共工事コスト縮減施策により一定の成果が得られたものの、依然として厳しい財政事情の下で引き続き社会資本整備を着実に進めていくことが要請されていること、また、これまで実施してきたコスト縮減施策の定着を図ることや新たな施策を進めていくことが重要な課題となっている。	c しかし、依然として厳しい財政事情の下で引き続き社会資本整備を着実に進めていくことが要請されていること、また、これまで実施してきたコスト縮減施策の定着を図ることや新たなコスト縮減施策を進めていくことが重要な課題となっている。	ほぼ同一	
	h このため、平成15年度からは、現指針を継続実施することに加え、公共事業のすべてのプロセスをコストの観点から見直す、公共事業コスト構造改革に取り組むこととし、政府全体として実施する取り組みについて、「公共事業コスト構造改革プログラム」(以下「政府プログラム」という。)を策定する。	e 平成15年度からは、現行動計画だけでは限界があることから、現行動計画を継続実施することに加え、公共事業のすべてのプロセスをコストの観点から見直す、「コスト構造改革」に取り組むこととした。	指針、計画の違いのみで、ほぼ同一	
	i 政府プログラムは、「事業の迅速化」、「計画・設計から管理までの各段階における最適化」、「調達の最適化」の観点から、現指針に加え実施する公共事業コスト構造改革の施策をとりまとめたものであり、現指針に既に実施している施策は基本的には含まないが、現指針に記述があってもそれをより具体的に推進するための施策等は盛り込むこととする。	f 見直しのポイントは、「事業のスピードアップ」、「設計の最適化」、「調達の最適化」とし、平成15年度から実施する「コスト構造改革」の施策プログラムとして、「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」(以下「プログラム」という。)を策定する。	表現の差があるが、内容は同一	
	j また、公共事業コスト構造改革は、コストの観点から公共事業の抜本的改革を目指すものであるため、政府プログラムには、直ちに実施できる施策のみではなく、検討、試行、関係省庁が調整を行ったうえで実施に移行する施策を含むものとし、政府プログラム策定後も、必要に応じて施策を追加、変更することとする。	g プログラムは、現行動計画に加え実施すべき施策をとりまとめたものであり、現行動計画に既に実施している施策は基本的には含まないが、現行動計画に記述があってもそれをより具体的に推進するための施策等は盛り込むこととする。	ほぼ同一	
	k さらに、プログラムの施策が効果を上げるためには、職員ひとりひとりがコスト意識を持って取り組むことが不可欠であり、コスト縮減に努力した者が評価されるよう適切な措置を講ずることとする。	h 「コスト構造改革」は、コストの観点から公共事業の抜本的改革を目指すものであるため、プログラムには、直ちに実施できる施策のみではなく、検討、試行、関係省庁との調整を行ったうえで実施に移行する施策を含むものとする。	ほぼ同一	
	l 目標期間は、平成15年度から平成19年度までの5年間とする。	i したがって、プログラム策定後も、必要に応じて施策を追加、変更することとする。	【B】には無し	
	m なお、公共事業コスト構造改革は、平成15年6月27日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」にも位置付けられているところである。	j プログラムの目標期間は、社会資本整備重点計画と整合を図り、平成15年度から平成19年度までの5年間とする。	ほぼ同一	
	k なお、平成14年11月29日に閣議決定された「平成15年度予算編成の基本方針」の中で政府全体としてコスト構造改革に取り組んでいくことが明記された。	引用対象が異なる		




表 3-2-1 (2) 「政府プログラム」と「プログラム」の比較表 【前段文】(2 / 2)

【A】「政府プログラム」：公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年9月18日 公共工事コスト削減対策関係省庁連絡会議)		【B】「国交省プログラム」：国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年3月 国土交通省)		備考
構成	内容	構成	内容	
3 ム 政府 対象 プログラ	n 政府プログラムは、広く国、地方公共団体等が行う公共事業全体を念頭に置いて策定するものであるが、直接的には、国及び関係公団等が実施する公共事業を対象とする。	2 対 プログラ ムの の	m プログラムの対象は、基本的には国土交通省直轄事業、国土交通省所管の公団等が行う公共事業とするが、以下の点に留意し、「コスト構造改革」に取り組むこととする。	位置付けの違い
	o なお、関係公団等は、事業内容や財源構成等にそれぞれ特性があることを考慮し、独自の施策を実施することができることとする。		n 公団等は、事業内容や財源構成等にそれぞれ特性があることを考慮し、独自の施策を実施することができることとする。	ほぼ同一
4 各 省 庁 の 定 め る プ ロ グ ラ ム と プ ロ グ ラ ム	p 政府プログラムは、政府全体としての公共事業コスト構造改革に関する取り組みについて策定するものである。	1 改 革 プ ロ グ ラ ム 公 共 事 業 コ ス ト 付 け 構 造	l 政府全体のプログラムが後日、策定された場合には、政府全体のプログラムと整合を図るため、プログラムを部分的に見直すことがある。	位置付けの違いによるものであり、整合している
	q 公共工事担当省庁においては、政府プログラムを踏まえ、関係公団等の行う所管の公共事業を含む各省庁ごとのプログラムを直ちに策定するものとする。			
	r なお、各省庁の定めるプログラムには、各省庁の事業内容等を踏まえ、政府プログラムの中から各省庁に関連する具体的施策を盛り込むとともに、独自の施策を実施することができることとする。			
5 力 要 請 等 地 方 公 共 団 体 へ の 協	s 地方公共団体の実施する公共事業の総額は、我が国の公共事業費全体に占める割合が大きく、公共事業のコスト構造改革を図り、社会資本整備を効率的に推進するには、地方公共団体の積極的取り組みが不可欠と考えられる。	2 プ ロ グ ラ ム の 対 象	p 関係省庁と連携して実施する施策も含むものとする。	【A】には無し
	t このため、政府は、各地方公共団体に対し、政府プログラムを参考に積極的に公共事業コスト構造改革に取り組むよう要請する。		o 所管補助事業等において同様の取り組みがなされることを促すこととする。	内容は同じだが、【A】の方に付帯記述がある
	u また、地方公共団体における公共事業コスト構造改革を推進するため、地方公共団体との情報交換を継続するとともに、地方公共団体に対する必要な支援を行うこととする。			【B】には無し

表中の「内容」欄は、両プログラムの原文を句点位置で区切り、原文の順番に、a、b、c、...の番号を付けたものである。

両プログラムの内容欄の青字箇所は、両プログラムの位置付けの違いによる相違点、及び表現の相違点等を示す。

表 3-2-2 (1) 「政府プログラム」と「プログラム」の比較表 【具体的施策】(1/4)

【凡例】
 以下、[A]は、「政府プログラム」を、[B]は、「国交省プログラム」を表す。
 注1) 具体的施策欄の赤字は、[A]と異なる[B]の表記箇所を示す。
 注2) [A]の  着色部は、[B]の施策に該当するものが無い箇所を示す。
 注3) [B]の  着色部は、[A]の具体的施策や施策事例に該当するものが無い箇所を示す。
 注4) [B]の  着色部は、国交省プログラムにおいて具体事例が記載されていない箇所を示す。

具体的 施策	[A]「政府プログラム」：公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年9月18日 公共工事コスト縮減対策関係省庁連絡会議)		[B]「国交省プログラム」：国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年3月 国土交通省)		備 考
	内 容	施策事例	内 容	具体事例	
【1】 合意形成・協議・手続きの改善 (一) 事業の迅速化(事業のスピードアップ)	事業が円滑にスタートできるように、各事業における構想段階から住民等の合意形成を図るための施策を導入・推進するとともに、時間がかかる要因となっている各種の協議・手続きについて関係省庁が協力して迅速化・簡素化を図る	構想段階からの合意形成手続きを導入、推進	【施策1】 構想段階からの合意形成手続きを導入、推進する	各事業における標準的な住民参加等による合意形成手続きを試行する	構想段階における住民参加手続きガイドライン(仮称)を策定し、試行する(共通)
		事業ごとに事業プロセスの構想段階からの合意形成手続きを導入、推進する		市民参画型道路計画プロセスのガイドラインにより、構想段階における第三者の関与による市民等との双方向コミュニケーションを推進(道路)	河川整備計画における住民参加プロセスを推進(河川)
		各省庁が、協議・手続きの総点検を実施し、協力して協議・手続きを迅速化・簡素化	【施策2】 「協議・手続きの総点検」に基づき、関係省庁とも調整し、協議・手続きの迅速化・簡素化を図る	平成14年度に実施している「協議・手続きの総点検」に基づき、関係部局で協議・手続きの内容の必要性、妥当性等を含めて点検し、迅速化・簡素化について検討するとともに、他省庁に関連するものについては調整を行う	
	事業プロセスの徹底した公開等、透明性の向上を図る	【施策1】 を徹底することにより達成される事項と考えられる。			
【2】 事業の重点化・集中化	事業の重点化・集中化を図り社会資本の効率的整備を推進するため、事業評価を厳格に実施し事業箇所を厳選するとともに、時間管理概念の導入等による徹底した事業の進捗管理を行う	事業評価の厳格な実施	【施策3】 事業評価を厳格に実施し、事業箇所を厳選する	新規事業採択時評価と再評価を厳格に実施し、事業箇所を厳選する	
		時間管理概念の導入等による事業の進捗管理の徹底		【施策4】 完成時期を予め明示するなど事業の進捗管理を徹底するとともに、総事業費管理の導入を検討する	事業完了後の事業の効果や環境への影響等の確認を行う事後評価を導入し、同種事業の計画・調査のあり方等に反映する
				早期完成の必要性や効果が高い事業について完成時期を予め明示宣言するなど事業の進捗管理を徹底し、重点的な投資による早期供用を図る	投資効果が高いプロジェクト等から5年後の姿が見えるプロジェクトを抽出して、供用目標などを提示したうえで、毎年の事業の進捗管理を徹底する(道路)
				対外的に公表した期限・事業費の枠内での実施に向けた取り組みについて検討する	自力避難が困難な災害弱者が24時間入居・入院している施設のうち、特に緊急に整備すべき箇所を特定、公表し重点投資を実施、概ね5年間で対策を完了する(砂防) 事業採択時に事業期間を明示し、概ね5年以内の事業効果発現を目標に投資を重点化。また、地域が策定した「みなとまちづくりプラン(仮称)」に基づき実施する事業を概ね5年間で完了できるよう投資を重点化(港湾)

表 3-2-2 (2) 「政府プログラム」と「プログラム」の比較表 【具体的施策】(2/4)

具体的施策		【A】「政府プログラム」：公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年9月18日 公共工事コスト削減対策関係省庁連絡会議)		【B】「国交省プログラム」：国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年3月 国土交通省)			備考
		内容	施策事例	内容	内容	具体事例	
①(事業の迅速化(スピードアップ))	[3] 用地・補償の円滑化	公共用地を適正かつ円滑に取得するため、地籍調査を促進し、土地収用法を積極的に活用するとともに、代替地の斡旋等の生活再建対策を推進する	地籍調査の促進	[施策5] 地籍調査を促進するとともに、計画段階から土地情報を把握する	地籍調査に関する各都道府県の連絡調整協議会を活用して公共事業との連携を図る		
			計画段階からの土地情報の把握				
			土地収用法の積極的活用	[施策6] 土地収用法を積極的に活用するとともに、補償金仲裁制度の活用を図る	用地幅杭打設から3年または用地取得率が80%になった時のいずれか早い時期まで事業認定申請手続きに移行すべきというルールを周知徹底するとともに、用地取得の進捗状況等の公表を図る		
			生活再建対策の推進、用地取得業務に民間活力を活用	[施策7] 代替地情報提供システムの活用等により生活再建対策を推進する [施策8] 用地取得業務に民間活力を活用する	代替地情報提供システムの参加者(各起業者、土地開発公社等)による需要情報、供給情報の充実を図る 用地取得業務において委託可能な範囲を明確化し、補償コンサルタント等の民間活力を活用する		
②(計画・設計から管理までの各段階における最適化)	[1] 計画・設計の見直し	計画・設計の最適化を目指し、計画・設計に関する規格等を見直す。そのため、計画・設計の自由度を増すことを目指す現行の基準類の性能規定化を推進するとともに、設計基準の特例値を活用するなど弾力的な運用や地域の実情にあった規格(ローカルルール)及び地域住民参加等による整備手法、技術革新など様々な視点から現行の計画・設計を大胆に見直す	基準類の性能規定化の推進	[施策9] 基準類の性能規定化を推進するとともに、限界状態設計法への移行を図る	「土木・建築にかかる設計の基本」に沿った基準類の改定、策定を行う	「土木工事共通仕様書」の改定(共通)	
			営繕事業に関する技術基準の統一	[施策10] 営繕事業に関する技術基準を統一する	営繕事業に関する技術基準を統一し、各省庁の整備における合理的な設計を推進する		道路橋の技術基準の検討(道路) 「港湾の施設の技術上の基準」の性能規定化(港湾)
			地域の実情にあった規格(ローカルルール)の設定を促進	[施策11] 地域の実情にあった規格(ローカルルール)の設定を促進する	地域の実情にあったより合理的な計画・設計を推進するため、技術基準の弾力的運用、設定を行う	都市内の渋滞対策としての乗用車専用道路の導入(道路) 高規格幹線道路における追越区間付2車線構造の導入(道路)	
			技術革新等により計画・設計を大胆に見直し	[施策12] 技術革新等により計画・設計を大胆に見直す	技術の動向を踏まえ構造設計等を大胆に見直す 地域の合意を得て、コストダウンを図ることができる計画・設計に見直す 積雪寒冷地において通年施工を活用する 施設の多目的化、複合化により効率的な整備を行う	汎用品を可能な限り採用する設計に見直す(共通) 雪寒仮囲い、防寒養生等の通年施工化技術の開発、推進(共通) インターチェンジを簡易な形式に見直す(道路)	
				[施策13] 設計VEにおいて、必要に応じて専門家の活用を図る	設計の早期段階から設計VEを行い、専門家の提案、アドバイスを得る仕組みを構築する		
				[施策14] 平成15年度に設計の総点検を行う	予備設計から施工段階までのすべての設計について総点検を行う		
			関係省庁が連携した効率的な整備の推進	[新行動(1)1]にて施策の取組がなされている			
				[新行動(1)1]にて施策の取組がなされている			
	[2] 汎用品の活用	資機材は、部品等について、特注品の使用をやむを得ない場合に限定する等、汎用品の使用を推進する	可能な限り汎用品を使用する設計に見直し	[新行動(1)1]にて施策の取組がなされている		政府プログラム施策事例と同じ内容が、施策12の具体事例に示されている。	

表 3-2-2 (3) 「政府プログラム」と「プログラム」の比較表 【具体的施策】(3 / 4)

具体的 施策	【A】「政府プログラム」：公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年9月18日 公共工事コスト削減対策関係省庁連絡会議)		【B】「国交省プログラム」：国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年3月 国土交通省)		備 考	
	内 容	施策事例	内 容	具体事例		
(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化	【2】 新技術の活用	【3】 新技術の活用 高品質、低コストを実現する新技術の開発と活用を促進するための環境を整備し、計画・設計から管理までの各段階における新技術の活用を推進する	新技術の開発と活用を促進する環境の整備	【3】 新技術活用を促進するための環境を整備するとともに、数値目標の設定等の取り組みを実施する	新技術に関する内容、従来技術との比較、歩掛情報等の提供を行う	
					新技術活用の数値目標の設定等、活用促進のための取り組みを進める	
					現場条件に合った最適な新技術の選定を支援するシステム開発等を行う	
	【4】 資源循環	循環型社会の構築と地球温暖化防止等に向けて、資源の循環利用による効率的整備を推進するため、現場発生材の再資源化、間伐材の積極的な活用を図るとともに、地域に賦存するバイオマス等の循環利用を促進する	資源の循環利用の促進 地域に賦存するバイオマス等の循環利用の促進	【4】 「新行動(4)」にて施策の取組がなされている	発注者として必要としている技術開発テーマを公表する	
					コスト削減効果が高く、事業実施量の多い工種について官民の共同開発を推進する	
					ライフサイクルコストを削減する技術開発を推進する	既存ダムに排砂バイパスを整備することによる堆積土の浚渫費用の削減(河川)
	【3】 管理の見直し	【5】 管理の見直し 社会資本整備の進捗とともに維持管理の重要性が増している。低コストの維持管理を実現するため、身近な社会資本の管理に際して地域住民等の参画を促進するとともに、IT等の新技術の活用、ライフサイクルコストを考慮した計画的な維持管理の推進、既存ストックの有効活用等ハード、ソフト両面から管理の最適化を図る	ライフサイクルコストを低減する技術開発の推進	【3】 ライフサイクルコストを削減する技術開発を推進するとともに新技術を活用した維持管理を推進する	非破壊検査技術等新技術を活用した維持管理を推進する	SI住宅の建設による住宅の長寿命化(住宅)
			地域住民等の参画による維持管理の推進	【3】 地域住民等の参画による維持管理を推進する	地域住民やボランティアの参加による維持管理を推進する	サービス目標等を含む道路管理計画の策定や実施・計画の評価を行う市民参画型の道路管理手法(道路パフォーマンスマネジメント)の導入(道路) 河川アドプト制度の推進(里親制度による河川美化活動)(河川) 花壇、植栽管理ボランティアとの協力による園内管理(公園)
			ITを活用した施設管理等の推進	【3】 ITを活用した施設管理等を推進する	管理の効率化と管理精度の向上を図るため、IT(情報技術)を施設管理や防災対策に導入する	CCTVを活用した、常時及び災害時の監視(共通) 光ファイバーを活用した施設の遠隔操作、監視(共通)
			ライフサイクルコストを考慮した計画的な維持管理の推進	【3】 地域の実情等に応じ管理水準を見直す	公共施設等の管理水準について地域特性等に応じた見直しを行う	地域特性に応じた除草回数の見直し(河川)
既存ストックの有効活用			【3】 アセットマネジメント手法等、ライフサイクルコストを考慮した計画的な維持管理を行う	管理におけるアセットマネジメントシステムを構築、運用する	道路管理におけるアセットマネジメントシステムの構築、運用(道路)	
			【3】 既存ストックを有効活用し、適正な管理を推進し、新設・更新費を低減するとともに、早期の効果発現を図る	既存ダム等の有効活用を図る		
				庁舎のグリーン化を推進する		

表 3-2-2 (4) 「政府プログラム」と「プログラム」の比較表 【具体的施策】(4/4)

具体的 施策	【A】「政府プログラム」:公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年9月18日 公共工事コスト削減対策関係省庁連絡会議)		【B】「国交省プログラム」:国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム (平成15年3月 国土交通省)		備 考		
	内 容	施策事例	内 容	具体事例			
③ (調達の最適化)	【1】 入札・契約の見直し	民間の技術力が一層発揮されるように、企業の技術力を適正に評価するとともに、技術提案を重視する調達方式を導入する。また、適正な発注ロット設定のための環境の整備、工事の平準化を推進するとともに電子調達を推進する。さらに、PFI等民間資金・能力を活用する社会資本整備・管理手法を導入し、推進する	企業の技術力の適正な評価	施策2.7. 優れた企業による競争を推進するため、企業の持つ技術力(=工事成績、工事の技術的難易度等)を適正に評価し、業者選定に当たり技術力を評価できる環境を整備する 施策2.3. 国庫債務負担行為の積極的活用を推進する 施策2.4. 工事発注の手続き期間の短縮により適正な発注ロット設定を妨げない環境を整備する 施策2.5. 民間の技術力の結集を目的とし、提案と対話による技術力競争を重視した調達方式を試行する 施策2.6. 総合評価落札方式等の技術力による競争を一層推進する 施策2.8. 発注者責任を明確化し、確実に遂行するための環境を整備する	一般競争入札等の入札参加条件における工事成績の活用方法について検討する 工事成績評価のデータベースを整備する 優れた技術を開発した企業に対するインセンティブを検討する 工事の平準化のため、国庫債務負担行為を計画的かつ積極的に活用する 発注を急ぐ工事等において、適正なロットの設定ができるよう、公募型指名競争入札等において手続き期間を短縮する 民間の技術力の一層の吸収を図るため、VE提案を求める工事等を対象に、提案された内容の技術的審査を対話により行うなどの入札方式を試行する 総合評価落札方式、入札時VE方式、設計施工一括発注方式等の活用を推進する 特に、総合評価落札方式については、積極的な活用を進めるとともに、地方公共団体への普及を図るため、事例集の作成等環境を整備する 発注者としての品質の確保とコスト削減の責任を明確化するとともに、その責任を果たすための環境を整備する		
			工事の平準化のため、国庫債務負担行為を計画的かつ積極的に活用する				
			技術提案を重視する調達方式の導入				
			電子調達の推進	施策2.9. 電子調達を推進する	平成15年度から全面的に開始される電子入札の円滑な実施と電子入札の普及等を図る		
			PTI等民間資金・能力を活用する社会資本整備・管理手法の導入	施策3.0. 民間の資金・能力を活用する多様な社会資本整備・管理手法導入を検討し、推進する	PFI方式の導入を推進する		
				施策3.1. コスト意識の向上等のための支払方法を改善する	出来高部分払方式の導入に向けた試行、検討を行う		
				「施行単価方式」による積算体系の導入	施策3.2. 「積み上げ方式」から歩掛を用いない「施工単価方式」への積算体系の転換に向けた試行を行う	積算価格の説明性・市場性を向上するとともに、積算にかかるコスト、労力を低減する「ユニットプライス型積算方式」への移行を検討し、試行する	
				市場特性をより適正に反映した資材単価の採用	施策3.3. 市場単価方式の拡大を図る	市場単価方式の適用工種を拡大する 経費込みの市場単価方式の採用を検討する	
					施策3.4. 資材単価等について見積徴収方式を積極的に活用するとともに、資材単価等の市場性の向上について検討する	主要資材等について広く見積を募る方式を検討する 単価等に関する調査方法を見直す	主要資材について「数量」、「時期」、「場所」等を限定した見積公募(「当該工事限り」)の実施による最安値の積算への反映(共通) インターネットを利用した見積徴収の実施(共通) 資材単価等に関する諸調査における調査頻度、制度、地域間格差等の調査・検討の実施(共通)
			【2】 積算の見直し	積算価格の説明性・市場性の向上を図り、積算業務の省力化等を推進するとともに、新たな入札契約方式への対応等を図ることを目的とし、現行の積算手法等を見直す			