

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

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

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。

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。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、現行動計画で既の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。

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。

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。

(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

(具体事例)

- ・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)
- ・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等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)
- ・港湾計画の構想段階における新たな住民参加手続きの導入(港湾)
- ・一般空港の滑走路新設・延長に係る新規事業について、構想・計画段階での合意形成手続きをルール化(航空)

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とともに、他省庁に関連するものについては調整を行う

【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

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

(具体事例)

- ・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)
- ・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)

【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

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

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

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

(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

(具体事例)

- ・「土木工事共通仕様書」の改定(共通)
- ・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)

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

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
（具体事例）

- ・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き2車線構造の導入（道路）

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

（具体事例）

- ・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

【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

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

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

（具体事例）

- ・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縮減（河川）
- ・SI住宅の建設による住宅の長寿命化（住宅）

【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

(具体事例)

- ・ 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）

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

(具体事例)

- ・ 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）

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

(具体事例)

- ・ 地域特性に応じた除草回数の見直し（河川）

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

(具体事例)

- ・ 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）

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

(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

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

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
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

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
総合評価落札方式、入札時 V E 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

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
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

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
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

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

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・管理手法の導入を検討し、推進する
P F I 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

【 2 】 積算の見直し

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

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

(具体事例)

- ・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)

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。