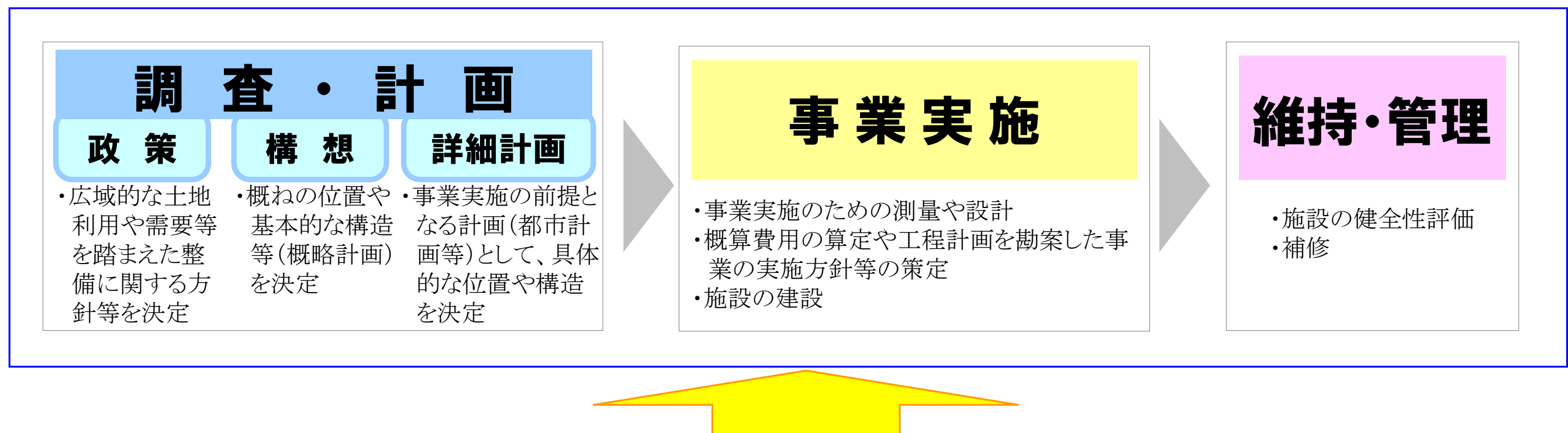


*VFM(Value For Money):支払に対して最も価値の高いサービスを提供すること

- 公共事業の**全ての段階**を通じて**VFMが最大**となる取り組みを実施する
- 各段階での制度や**プロセスの透明性**を向上し、国民への**アカウンタビリティ**を果たす
- 政策評価を通じ、取り組みなどに反映するなど、**PDCAサイクル**による不断の見直し
- 社会資本整備重点計画等の策定に反映

VFM最大化に向けた主な取り組み



① 事業評価の厳格な実施

- 平成10年度から新規採択、再評価を、平成15年度から完了後の事後評価を厳格に実施。
- さらなる評価手法の充実、完了後の事後評価結果の活用等を第三者委員会等を活用し検討。

② 総合的なコスト縮減に向けた取り組みの充実

- 公共事業コスト構造改革プログラムの実現。
- コスト換算が難しい施策の進捗等を分かりやすく、明確化。 ●アセットマネジメントの導入によるライフサイクルコストの最小化。

③ 公共調達改革

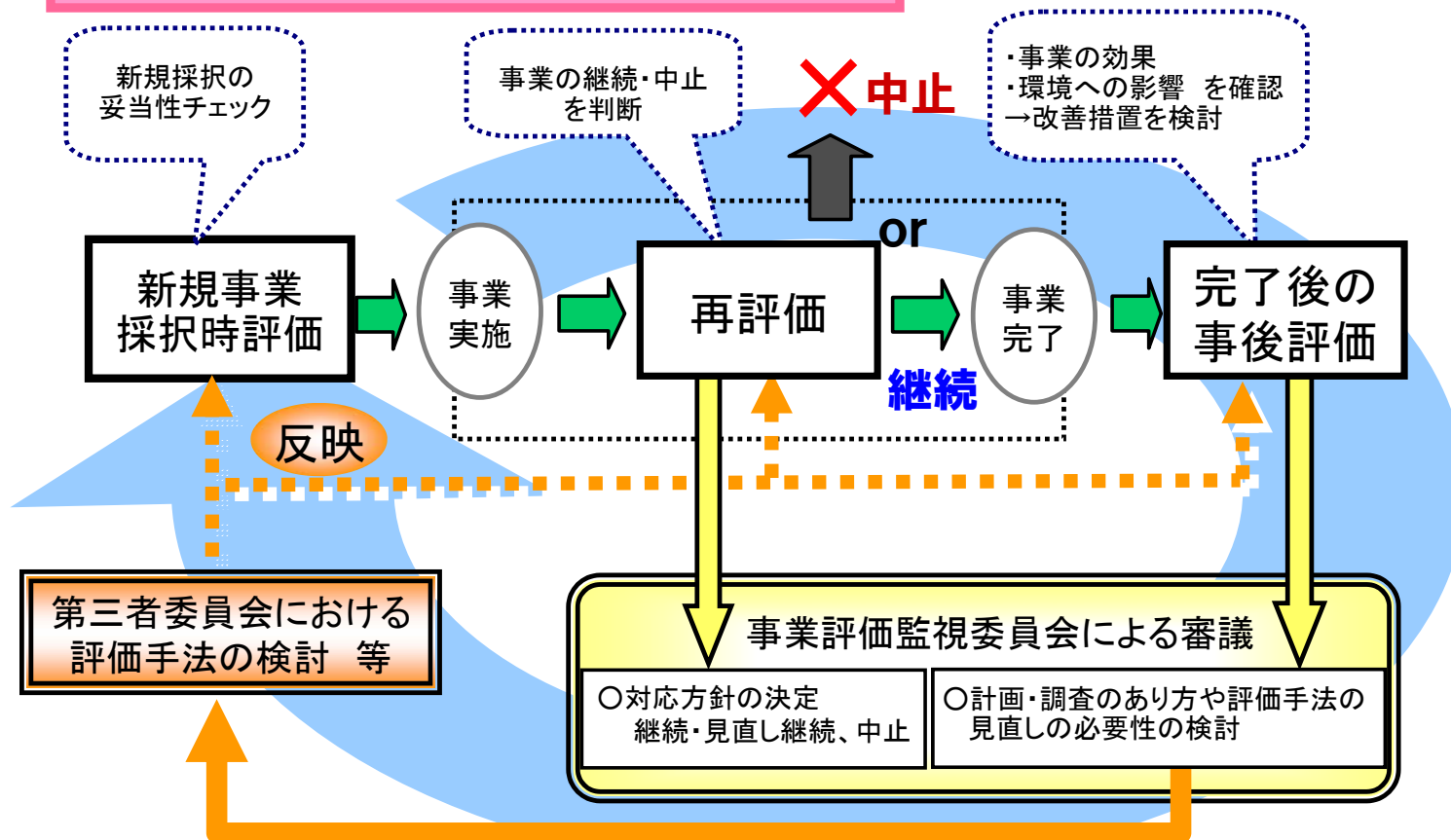
- 公共工事の品質確保法を制定。
- 一般競争入札と総合評価落札方式を中心とした新しい建設生産システムの構築。 ●総合評価落札方式の拡充、多様な発注方式の採用。
- 入札談合の再発防止対策に実施。

① 事業評価の厳格な実施

現計画での取り組み

- H10年度から新規採択時、再評価を、H15年度から完了後の事後評価を厳格に実施。
- 第三者委員会を活用したPDCAサイクルによって評価手法の不断の見直しを実施。

事業評価の流れ(PDCAサイクル)



平成18年度における評価結果

- 新規評価結果
平成19年度実施に向けて、**466**事業を評価。
- 再評価結果
750事業を評価した結果、**10**事業を中止
＜参考：平成10～18年度の再評価結果＞
14,694事業を評価し、
368事業（総事業費約**7兆円**）を中止。
- 完了後の事後評価結果
事業完了後一定期間が経過した、**181**事業を評価。

評価手法の見直し

- 地方支分部局、地方公共団体等ごとに、学識経験者からなる**事業評価監視委員会**を設置し、全ての再評価、完了後の事後評価対象事業について審議。
- 完了後の事後評価の結果を踏まえ、統一的に検討が必要な事項について、**学識経験者**の委員会で評価手法等の見直しの必要性について検討。

評価結果の積極的な公表

- 評価結果は、**ホームページ**等で**公表**。
- 平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、**事業評価カルテ**として一括整理しインターネットで公表。

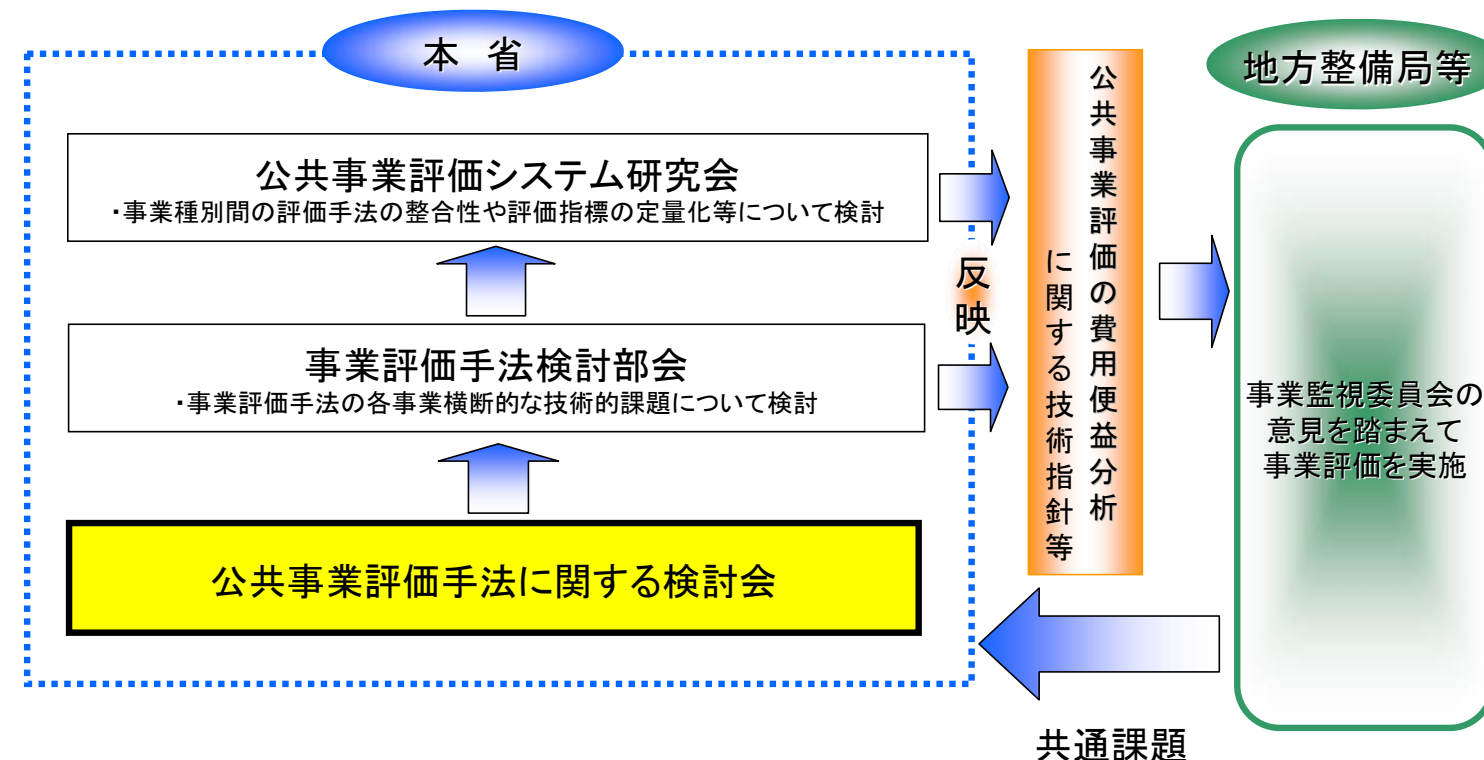
○公共事業評価手法のさらなる充実、高度化

公共事業評価手法に関する検討会

設立背景

- ・厳しい経済情勢下において公共事業は真に必要なものに重点化することが求められている。
- ・公共事業においては、より効果的・効率的な実施、意志決定の透明性の確保が必要。

<事業評価のPDCAサイクルと本検討会の位置付け>



委員からの主な指摘事項に基づく今後の検討方針

○最新の知見等に基づき一層の評価手法の充実、適正化

- ・効果(環境負荷低減等)の貨幣価値原単位の設定
- ・CVM※1の適切な運用方法
- ・支払意思額(Willingness to Pay)※2を基にした人命価値の評価手法

○完了後の事後評価結果の一層の活用

- ・完了後の事後評価の効果的、効率的運用と評価手法のさらなる高度化に向けた検討

※1 仮想的市場評価法(Contingent Valuation Method): 景観や環境などお金で買えないものの価値をアンケート等を通じ支払意思額を把握することにより貨幣換算する手法

※2 支払意思額(Willingness to Pay): ある状態からある状態に改善するとき支払っても良いと考える金額

② コスト構造改革の一層の推進

現計画での取り組み

○ 現行の公共事業コスト構造改革プログラムの進捗状況

平成15年度: コストの観点から公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」の取り組みを開始

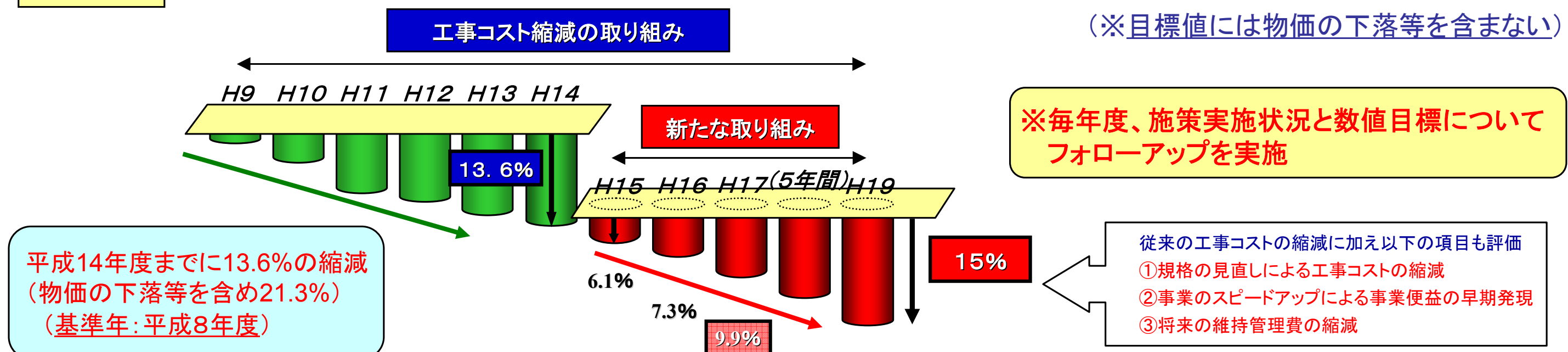
国土交通省公共事業コスト構造改革プログラムの策定(平成15年3月)

位置付け	①「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」(平成13年3月)に加え、「改革」として取り組むべき施策をとりまとめたもの ②直ちに実施できる施策のみではなく、検討、試行、他省庁との調整を行った上で実施に移行する施策を含む ③必要に応じて施策を追加、変更し、プログラムを更新する
対象	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 ①公団等は、独自の施策を実施可能 ②所管補助事業等において同様の取り組みを促す ③関係省庁と連携して実施
内容	①事業のスピードアップ(8施策) ②計画・設計から管理までの各段階における最適化(14施策) ③調達の最適化(12施策) <div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px;">合計34施策</div>
フォローアップ	毎年度、施策実施状況と数値目標についてフォローアップを実施

数値目標

平成15年度から5年間で、平成14年度の標準的な公共事業コストと比較して、15%の総合コスト縮減率を達成する。

(※目標値には物価の下落等を含まない)



○総合的なコスト縮減の取り組みに向けて

H12 **H15** **H19 H20**

公共工事コスト縮減対策に関する 新行動指針(H12~H20)

※行動指針を踏まえ、公共工事担当省庁が
行動計画を策定

公共事業コスト構造 改革プログラム (H15~H19)

新たな取り組み

VFM最大化を重視した 計画への転換

※平成15年3月
「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
政府の「公共事業コスト構造
改革プログラム」を策定
※H19に総合コスト縮減率15%を
目標(H14基準)

○総合的なコスト縮減に向けた取り組みの充実

- ① コスト縮減に資する一般化された技術による縮減効果
- ② ローカルルール適用など、個別の工事での縮減効果
- ③ アセットマネジメントの導入によるライフサイクルコストの最小化の効果
※アセットマネジメントの導入
適切な維持管理によるライフサイクルコストの縮減を図りつつ、延命
化等により厳しい予算制約下での着実な更新を実施

○コスト換算が難しい施策の進捗等を分かりやすく、明確化

(例)

- ① 総合評価落札方式の推進 : 総合評価落札方式の実施地方自治体数
- ② 地籍調査の推進 : 地籍調査の完了市町村数

③ 公共調達改革

現計画での取り組み

○ 平成6年の一般競争方式の導入をはじめ、様々な入札・契約制度改革を推進。

沿革

明治22年

会計法制定

制定当時は一般競争方式
(ただし、不良業者の参入等の問題が
起こる)

明治33年

指名競争方式

資格審査をパスした有資格業者のうち
から発注者が工事ごとに指名基準を満
たしている業者を指名して競争入札

平成6年

一般競争方式の導入

(90年ぶりの大改革)
指名競争方式の改善

(参考)WTO政府調達協定による一般競争入札
を導入すべき基準額(H18.4.1~H20.3.31)

国 (450万SDR)	7.2億円以上
政府関係機関 (1,500万SDR)	24.1億円以上
都道府県・指定都市 (1,500万SDR)	24.1億円以上

平成12年

入札契約適正化法の制定

最近の取り組み

公共工事品質確保法の制定

<平成17年度より施行>

- 公共工事の品質確保に関する基本理念及び発注者の責務の明確化
- 「価格競争」から「価格と品質が総合的に優れた調達」への転換
- 発注者をサポートする仕組みの明確化

入札談合の再発防止対策について

<国土交通省における取り組み> (平成17年7月29日/平成19年3月8日)

- 一般競争方式の対象工事の大幅な拡大
対象工事: (平成17年度上期まで) 予定価格7.3億円以上
⇒(平成18年度)2億円以上⇒(平成19年度)1億円以上
- 総合評価落札方式の適用拡大と評価項目の充実
(平成15年度)2割→(平成18年度)8割超→(平成19年度)9割超まで拡大
- ペナルティの強化
最長24ヶ月の指名停止の延長(3年) 【金額ベース】
建設業の営業停止の強化 等

<改正独占禁止法の施行> (平成18年1月4日)

- 課徴金算定制度の見直し(大企業 6%→10%)
- 課徴金減免制度の導入 等

入札・契約制度の更なる改革に向けた取り組み

- 一般競争方式の拡大・総合評価落札方式の拡充
各省庁・地方公共団体等への普及促進
- そのための条件整備
市場機能を活用した企業評価のための「入札ボンド」の対象拡大 等
- 官製談合防止法の改正(平成19年3月14日)

○新しい建設生産システムへの転換

【小循環】

個々の工事等において品質の高い成果が確実に得られる仕組み

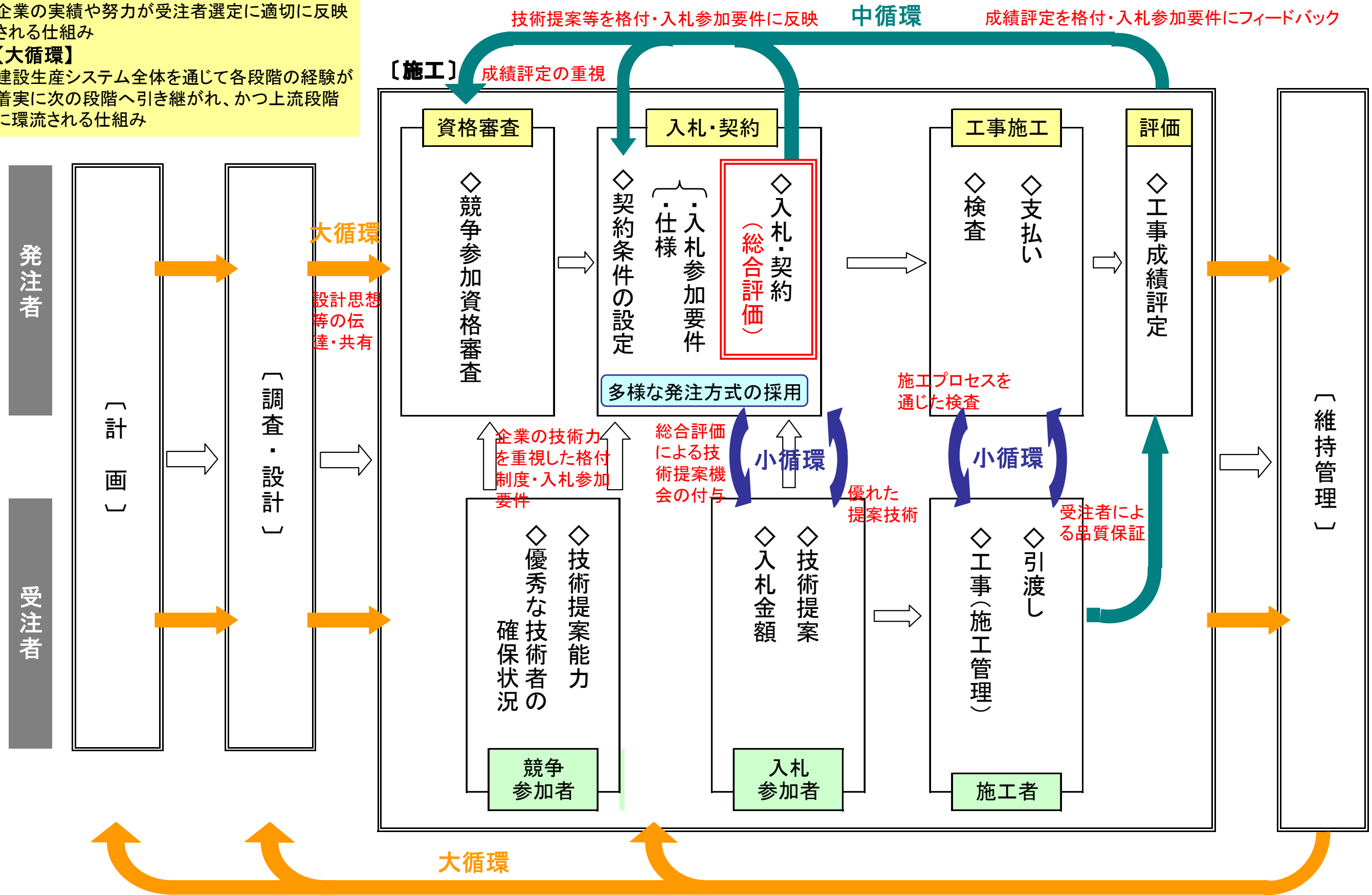
【中循環】

企業の実績や努力が受注者選定に適切に反映される仕組み

【大循環】

建設生産システム全体を通じて各段階の経験が着実に次の段階へ引き継がれ、かつ上流段階に環流される仕組み

- 一般競争入札の対象拡大(H20年度中に6,000万円以上)と総合評価落札方式の拡充
- 詳細設計付き施工発注方式、設計施工一括発注方式等、多様な発注方式の採用



○「価格競争」から「価格と品質が総合的に優れた調達」へ



『公共工事の品質確保の促進に関する法律』

1. 公共工事の品質確保に関する基本理念および発注者の責務の明確化

2. 『価格のみ競争』から『価格と品質が総合的に優れた調達』への転換

3. 発注者をサポートする仕組みの明確化

公共工事の品質は、価格及び品質が総合的に優れた内容の契約がなされることにより確保されなければならないことを明記

(第3条第2項)

- ・工事の経験等、技術的能力に関する事項を審査(第11条)
- ・技術提案を求める入札(第12条)
- ・技術提案についての改善が可能(第13条)
- ・技術提案の審査の結果を踏まえた予定価格作成(第14条)

外部支援の活用による発注者支援(第15条)

政府の策定する「基本方針」に基づき、各発注者は必要な措置を講ずる(第9条)

○総合評価落札方式の概要

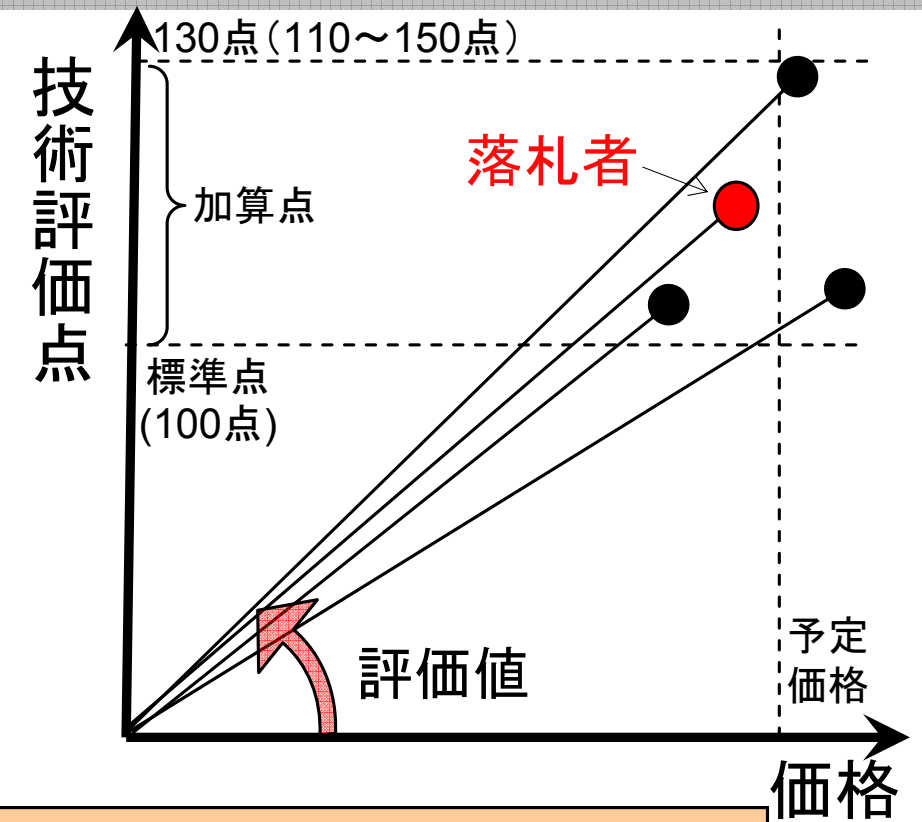
工期、機能、安全性などの**価格以外の要素と価格とを総合的に評価して落札者を決定**する方式

評価値が最も高い者が落札者
(予定価格の範囲内)

技術評価点

$$\text{評価値} = \frac{\text{技術評価点}}{\text{入札価格}}$$

提案内容により、標準点に加算点を付与。技術提案が適切でない場合は、標準点を与えない。



予め、入札公告等において、技術提案を求める内容
技術提案の評価の方法を公表

技術提案の提出

提出された技術提案を公表された評価方法に従って審査し、技術提案毎に技術点を決定

【想定される総合評価の評価項目】

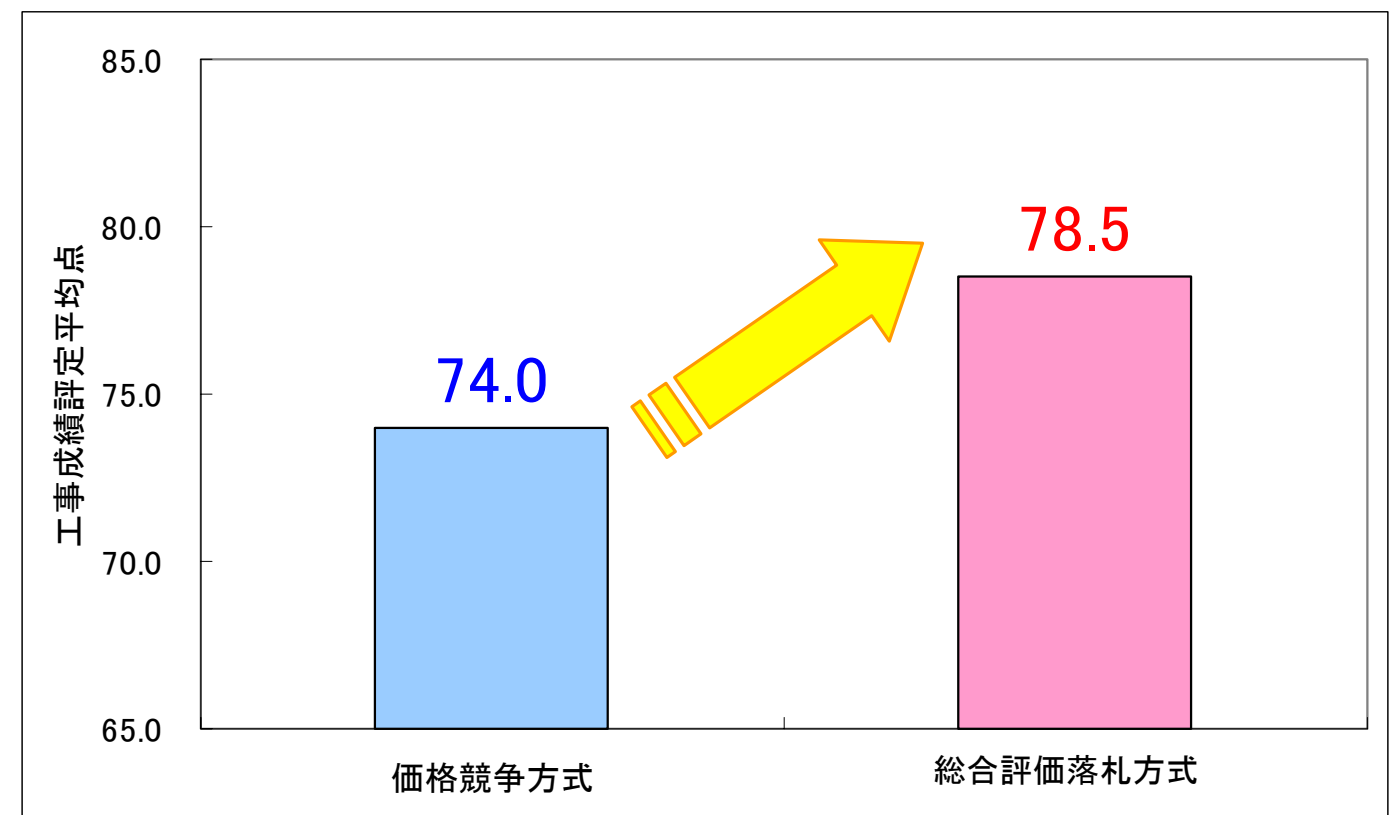
総合的なコストの削減につながる工事	維持管理費・更新費、補償費 など
工事目的物の性能・機能の向上が実現できる工事	初期性能の持続性の向上、耐久性・安定性の向上 など
社会的要請に対応した工事	環境の維持(騒音・振動・水質汚濁など)、交通の確保、安全対策、リサイクル など

- ①優良な社会資本整備が可能。
- ②一般競争入札方式との併用により、透明性の確保、納税者の理解を促進。
- ③談合防止に一定の効果が期待されるとともに、ダンピングの防止、不良・不適格業者の排除が可能。
- ④建設業者の技術力向上に対する意欲を高め、建設業者の育成に貢献。

総合評価落札方式の効用 工事品質(工事成績)の向上

○総合評価落札方式を適用した工事は、適用しなかった工事(価格競争)に比べ、**工事成績※が高い**結果となっている。

※ 工事成績・・・工事の完成に際し、「施工体制」、「施工状況」、「出来形及び出来栄え」、「高度技術」、「創意工夫」、「社会性等」の6つの観点から工事の成績をつけるもの。65点からの加点減点を行い、満点は100点。



・平成16年度に完成した一般土木工事等(随意契約を除く)を対象

◆交差点立体化工事の事例(M市内)

○渋滞解消を目的に、交差点を立体化。

○評価項目として、

「工事に伴う通行規制日数の短縮」

「施工日数の短縮」

を設定し、**価格だけではなく渋滞等社会的コストの縮減も合わせた最適な調達を実現。**



施工前



施工中



施工(一括架設)イメージ



施工後

受注企業の技術力の活用(技術提案)により、**通行規制日数を76日短縮**するとともに、**供用を45日早め、渋滞損失額5億円低減**に成功。

標準日数	: 470日
提案日数(規制)	: 394日 (76日短縮)
提案日数(施工)	: 425日 (45日短縮)

○多様な発注方式の採用

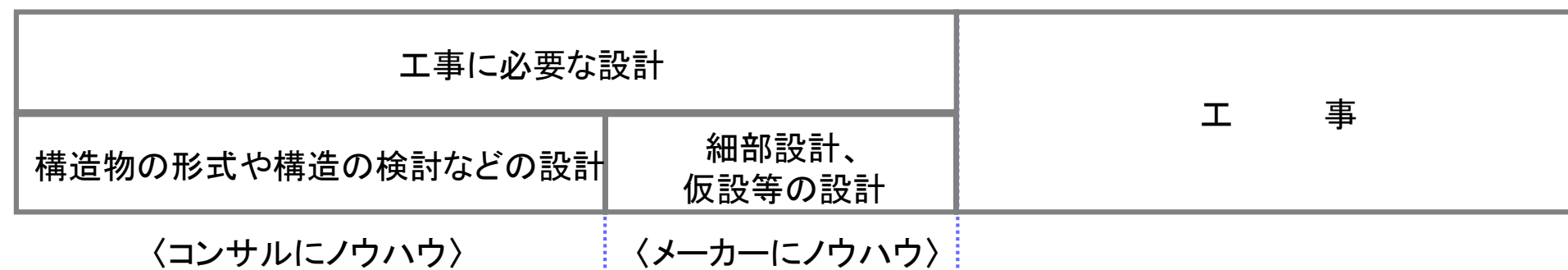
① 詳細設計付施工発注方式

構造の細部の設計及び実際の施工に必要な仮設等の設計を工事と同時に契約する方式

② 設計施工一括発注(デザインビルド)方式

構造物の形式や構造の検討などの設計を工事と同時に契約する方式

(詳細設計～施工の流れ)



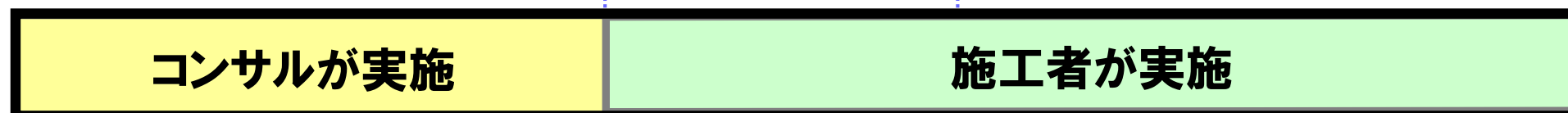
【現状】

設計と施工の分離発注

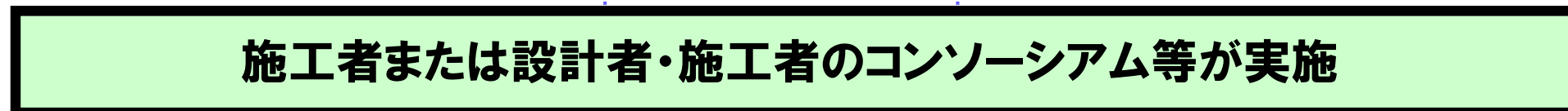


【今後】

① 詳細設計付き施工発注



② 設計施工一括発注



③ 本体・設備一括発注方式

標準設計を適用できる小型の樋門等の水門設備について、土木本体工事と一括で発注する方式。

④ CM(Construction Management)方式

設計業者・発注者・元請業者がそれぞれ担っていた設計、発注、施工に関する各種の「マネジメント業務」の全部又は一部を、発注者側の補助者であるコンストラクションマネージャー(CMR)が担う契約方式。

○当面の入札談合防止対策について〈骨子〉

(H19. 3. 8 入札談合防止対策検討委員会)

・公正取引委員会からの改善措置要求を受け、背景・原因を踏まえた全般的な再発防止対策は引き続き検討。
 ・しかしながら、今回の事態を深刻に受け止め、官製談合及び建設業界の談合防止について、直ちに実施すべき対策を緊急的にとりまとめ。

1. コンプライアンスの徹底

(1) 職員の意識改革

- ・コンプライアンス専門の研修を実施
- ・談合に関わった場合の懲戒処分、損害賠償請求について周知徹底

(2) 職員からの内部通報制度の整備

(3) OB等からの不当な働きかけの記録・報告・公表

(4) 工事発注組織の見直し

- ・異職種職員を組み合わせた人事配置、同一職での長期従事の抑制

(5) 談合関与職員に対する処分基準の明確化、賠償請求の厳格な実施

2. 競争性・透明性の向上のための入札方式の改善等

(1) 多様な発注方式の採用

- ・本体と水門設備とを一体で発注
- ・詳細設計と施工とを一括で発注
 (談合の温床とされる設計業務への不明瞭な強力を排除)

(2) 一般競争方式の対象拡大

- (現行) 2億円以上→(拡大)
- | | | |
|---------------|-------------------|---|
| 〈水門設備〉(H19年度) | すべて | ※ |
| 〈その他〉(H19年度中) | 1億円以上 | ※ |
| | (H20年度中) 6000万円以上 | |

※災害復旧工事を除く。当該金額未満の工事でも積極的に試行。

3. ペナルティの強化

(1) 建設業法の営業停止の強化

代表役員が独禁法・刑法談合の刑事罰を受けた場合の営業停止期間を、法律上の上限である1年とする。
 また、その他の場合の営業停止期間についても倍増するとともに、地域限定の廃止(処分に係る対象地域を全国に拡大)。(基準改正)

(2) 国交省が行う指名停止措置の強化

国交省が行う指名停止期間を1.5倍とし、最長期間を2年から3年に延伸。(通達改正)

4. 再就職の見直し

従前の自粛措置に加えて、今般の水門設備工事に係る談合事件に関与した企業や今後同様な事件が生じた場合にそれに関与した企業については、当該企業においてコンプライアンスが確立したと認められるまでの間、退職後の年数を問わず、国土交通省退職者の就職について自粛。

(参考)従前の自粛措置

- ・指定職経験者は、退職後5年間は、国交省発注の公共工事の受注実績のある企業への再就職は自粛
- ・国交省発注の公共工事の受注実績のある企業においては、退職後5年間は、国交省退職者を営業担当部署に就任させないよう要請