

平成18年4月6日 第16回基本政策部会

公正・透明で無駄のないプロセスの実現  
(公正な調達、コスト縮減)

国土交通省 道路局



## 1. 公正な調達への取り組み

- ・公正な調達を行うため、入札契約適正化法(平成12年)、公共工物品質確保法の制定(平成17年)など様々な入札・契約制度改革を推進。
- ・平成17年度は、「入札談合の再発防止対策」をとりまとめ、一般競争方式の対象工事の大幅な拡大、総合評価方式の適用拡大、ペナルティの強化等を実施。
- ・引き続き、入札契約制度の更なる改革に向け取り組む。

## 2. コスト縮減への取り組み

- ・わが国の道路整備コストは、脆弱な国土と厳しい自然条件のため、欧米諸外国に比して割高。
- ・道路事業の実施にあたっては、計画・設計段階から維持管理段階に至る全てのプロセスにおいて総合的にコスト縮減を実践。
- ・とりわけ、高速道路については、道路関係四公団民営化にあたって、大幅なコスト縮減を実施。
- ・引き続き、総合的にコスト縮減に取り組む。

# 1. 入札・契約制度改革の取組み

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(H16.4.1~H18.3.31)

国 (450万SDR)	7.3億円以上
政府関係機関 (1,500万SDR)	24.3億円以上
都道府県・指定都市 (1,500万SDR)	24.3億円以上

平成12年

### 入札契約適正化法の制定

## 最近の取組み

### 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「価格と品質で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組み> (平成17年7月29日取りまとめ)

一般競争方式の対象工事の大幅な拡大

対象工事: 予定価格7.3億円以上 (平成18年度) 2億円以上

総合評価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) 5割超 まで拡大[金額ベース]

ペナルティの強化

最長24ヶ月の指名停止

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組み

一般競争方式の拡大・総合評価方式の拡充

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の検討

市場機能を活用した企業評価のための「入札ボンド」の導入 等

官製談合防止法(議員立法)の見直しの動き

等

## 2. 入札契約制度の更なる改革(国土交通省)

入札談合の再発防止のため、従来からの取組みの着実な実施に加え、追加的措置により、入札契約制度の更なる改革に全力で取り組む。

### 17年7月「入札談合の再発防止対策」の実施状況

#### 一般競争方式の拡大(2億円以上の工事まで)

- ・金額ベースで25% 52%(概ね2倍)、件数ベースで1.4% 13%(概ね9倍)に拡大(16年度実績ベースによる試算)。
- ・10月14日以降の対象案件から適用し、2月28日現在、489件実施。

#### 総合評価方式の拡大と充実

- ・18年度中には5割超(金額ベース)まで拡大。
- ・10月14日以降の対象案件から適用し、2月28日現在、標準型で356件、簡易型で560件実施。

#### 入札情報の公表方法の改善・入札契約過程の監視強化

- ・指名業者名の事後公表の推進について、8月29日付で地方局に通知・実施。
- ・公正入札監視体制を整備。

#### ペナルティの強化

- ・指名停止措置、違約金特約条項の強化について、9月28日付で地方局に通知・実施。

#### 再就職・早期退職慣行の見直し

- ・8月1日付で、橋梁談合事件に関与した47社に対して、当省退職者の採用の自粛を要請。

#### 受注企業におけるコンプライアンスの徹底

- ・起訴された26社及び排除勧告を受けた16社(計42社)に対して建設業法に基づく勧告を実施し、報告書を受領。

#### 発注担当職員による的確な職務遂行

- ・10月7日付で地方局に通知。

### 追加的措置

#### 一般競争方式の更なる拡大(2億円未満の工事)

- ・2億円未満の工事についても、一般競争入札を積極的に試行。
- ・17年10月14日以降の対象案件から適用し、2月28日現在、227件実施。

#### 工事希望型競争入札の導入

- ・2億円未満の工事に、10~20数社程度に対して技術資料の提出を求め、入札条件を満たすものは全て競争参加を認める方式を導入。

#### 月単位の入札状況の公表

- ・入札案件ごとの公表に加え、月ごとに集計した入札額の全数分布図等の入札状況も公表(12月から実施)。

#### 中央建設業審議会WGの検討

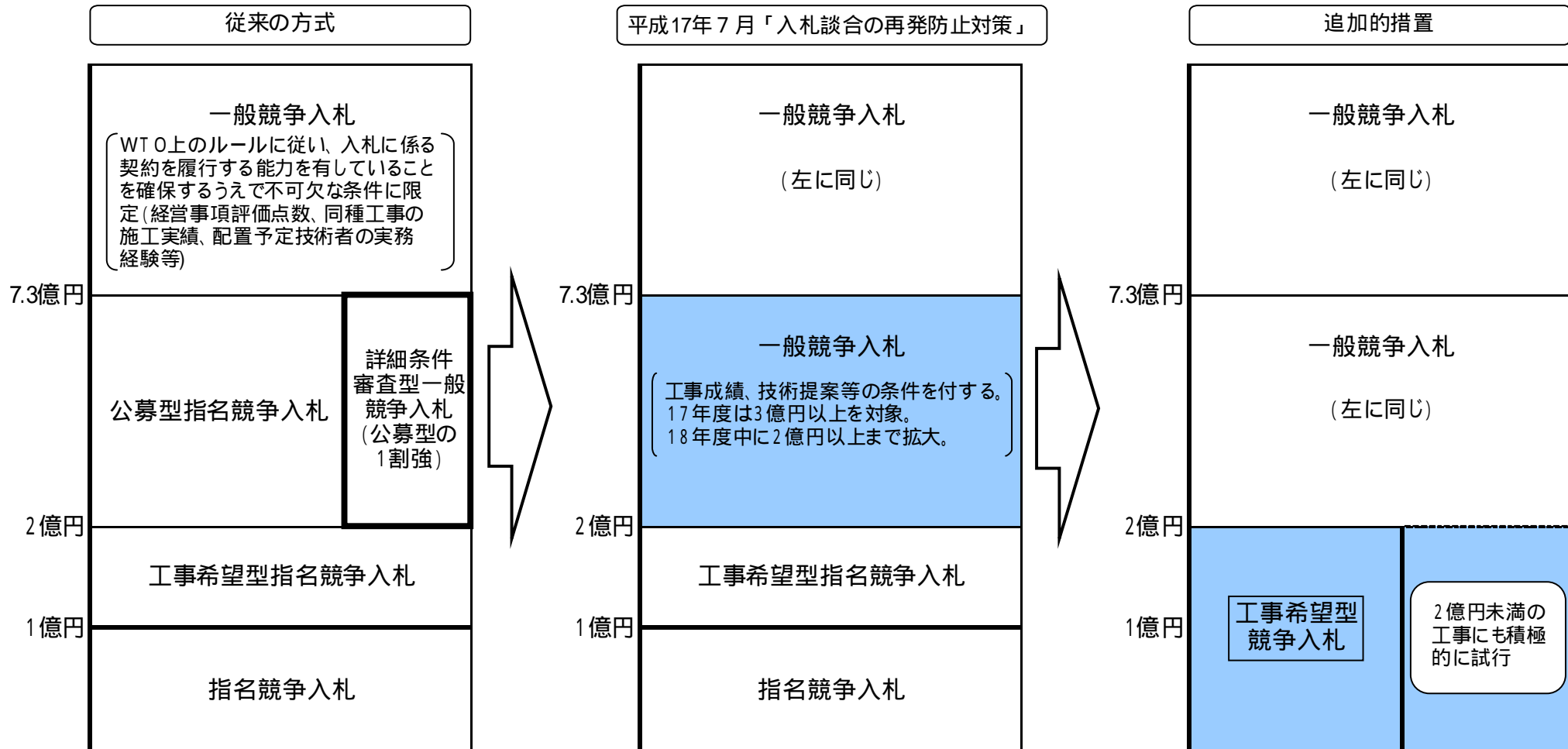
- ・更なる、一般競争入札の改善・拡大、総合評価方式の拡充に向けた条件整備・制度改善について検討に着手。  
(主な検討事項例)  
入札ボンドの導入、多段階審査と交渉の導入、第三者機関の整備

## 一般競争方式の更なる拡大(国土交通省)

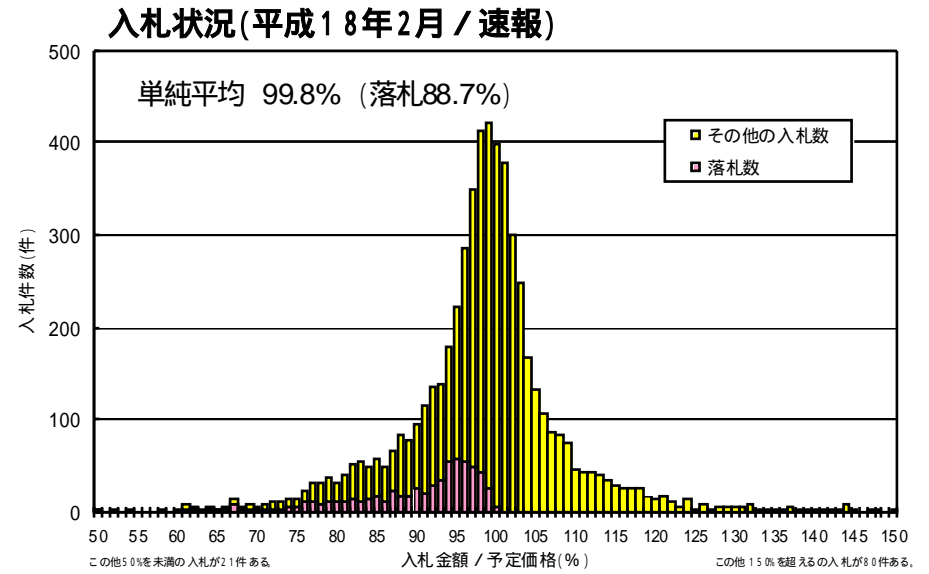
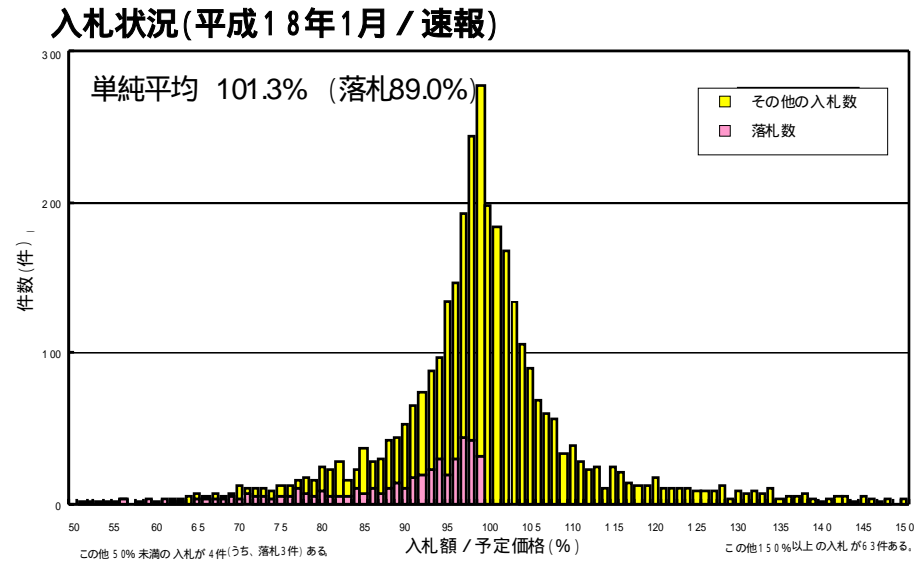
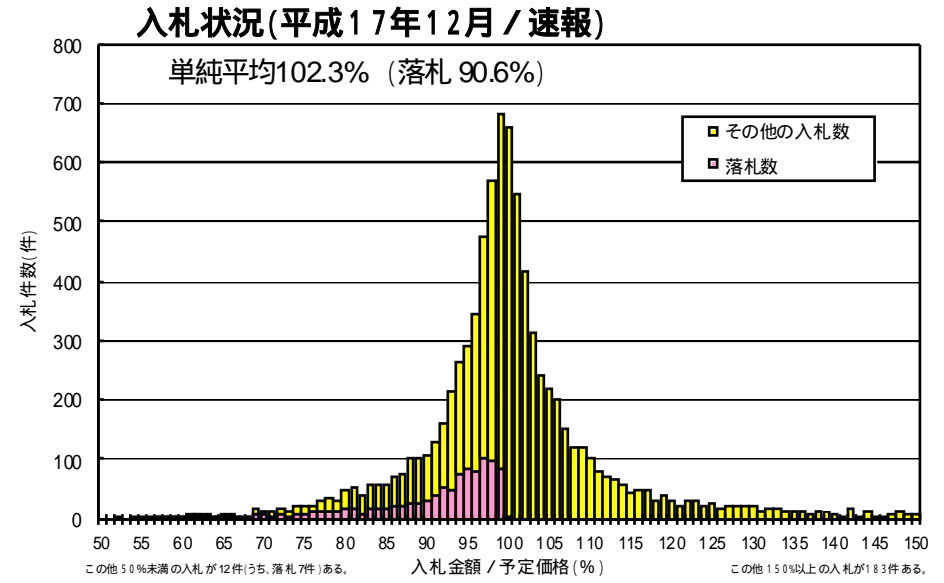
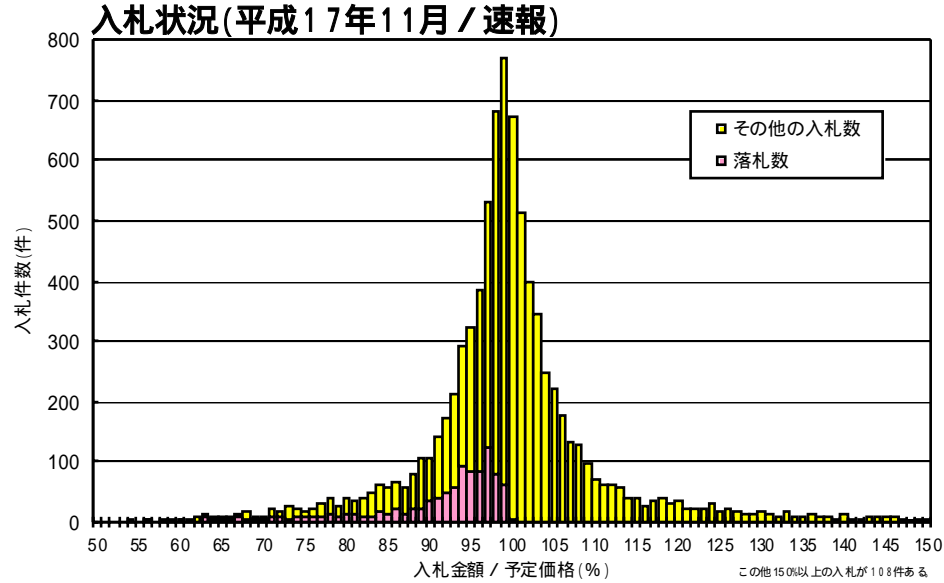
一般競争方式の対象を7.3億円以上の工事から2億円以上の工事へ大幅に拡大(2億円未満の工事も積極的に試行。)

- ・全体：金額ベースで25% → 52%(概ね2倍)、件数ベースで1.4% → 13%(概ね9倍)
- ・一般土木：金額ベースで32% → 59%(概ね2倍)、件数ベースで2.3% → 19%(概ね8倍)
- ・鋼橋上部：金額ベースで63% → 93%(概ね1.5倍)、件数ベースで20% → 59%(概ね3倍)

〔平成16年度実績ベースによる試算〕



# 月単位の入札状況(平成17年11月～平成18年2月)



- 1 対象は、8地方整備局(港湾空港関係を除く)において各月に契約された100万円以上の工事。
- 2 速報値であり、今後修正があり得る。
- 3 随意契約は除く。

### 3. 旧日本道路公団・高速道路株式会社の談合防止対策について

従来からの取り組みに加えて、以下の対策を実施することにより、入札談合の再発防止に全力で取り組む。

#### 17年8月「談合等不正行為防止策について」

##### 一般競争方式の拡大(250万円以上の工事まで)

- ・金額ベースで37% 99.9%(概ね3倍)、件数ベースで2.8% 99.6%(概ね36倍)に拡大(16年度実績ベースによる試算)。
- ・17年9月5日以降の対象案件から適用し、2月28日までに、次のとおり実施。

旧JH	一般競争14件、条件付一般競争197件
東日本会社	一般競争7件、条件付一般競争140件
中日本会社	一般競争5件、条件付一般競争142件
西日本会社	一般競争11件、条件付一般競争100件

##### 総合評価方式の拡大と充実

- ・3年後に5割(金額ベース)まで拡大。
- ・17年8月15日以降の対象案件から適用し、2月28日までに、旧日本道路公団17件、東日本高速道路株式会社で11件、中日本高速道路株式会社で7件、西日本高速道路株式会社で8件を実施。

##### 入札情報の公表方法の改善・入札契約過程の監視強化

- ・指名業者名の事前公表を、8月15日付で廃止。
- ・入札監視統一事務局を8月24日に設置し、工事発注単位の決定基準等を事前審査。

##### ペナルティの強化

- ・違約金の引き上げ及び指名停止措置の強化について、次のとおり実施。
- |            |             |              |
|------------|-------------|--------------|
| 東日本高速道路(株) | 違約金10月1日より  | 指名停止10月7日より  |
| 中日本高速道路(株) | 違約金11月7日より  | 指名停止12月22日より |
| 西日本高速道路(株) | 違約金10月27日より | 指名停止11月30日より |

##### 再就職に関する規制

- ・8月9日より、原則、会社が発注者として行う競争入札の対象となる全ての企業への再就職を自粛。
- ・役員は無期限、7等級以上の幹部社員は離職後5年間。

##### 業者に対して営業活動の自粛の徹底

- ・8月3日に、会社の競争参加資格登録業者に個別の発注案件に関する営業活動の自粛を要請。

#### 10月以降の追加的措置

##### 月単位の落札率の公表

- ・入札案件ごとの公表に加え、月ごとに集計した落札率も公表(12月から実施)。

##### 社内規程、倫理行動規範の厳格化

- ・取引先等との対応方法のルールの厳格化、運用の厳正化
- |            |            |
|------------|------------|
| 東日本高速道路(株) | 11月24日から実施 |
| 中日本高速道路(株) | 12月8日から実施  |
| 西日本高速道路(株) | 2月1日から実施   |

##### コンプライアンス教育等

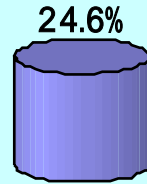
- ・全社員への定期的なコンプライアンス教育・倫理教育等を実施
- |            |                     |
|------------|---------------------|
| 東日本高速道路(株) | 10月1日コンプライアンス委員会設置  |
| 中日本高速道路(株) | 11月15日人事・倫理委員会設置    |
| 西日本高速道路(株) | 10月14日コンプライアンス委員会設置 |

## 4. 厳しい国土条件による割高な建設コスト

我が国は脆弱な国土と厳しい自然条件のため、欧米に比べて道路整備が割高にならざるを得ない。

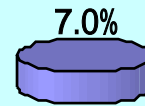
日本は細長い国土で、海峡と脊梁山脈により分断されており、道路整備を行う場合、橋梁やトンネル等の構造物の比率が高くなる。

$$\text{構造物比率} = \frac{\text{橋梁延長} + \text{トンネル延長}}{\text{全体延長}}$$



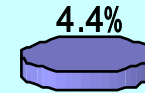
日本

高速自動車国道の平均値  
(2005年)



アメリカ

インターステイトハイウェイ  
の平均値(2003年)



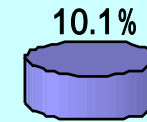
イギリス

高速幹線道路、一般幹  
線国道の平均値(2001  
年・イングランド地域)



フランス

直轄高速道路及び国道  
の平均値(2005年)



ドイツ

連邦アウトバーンの  
平均値(2005年)

資料:平成17年(社)国際建設技術協会の調査による

日本は地震大国であり、その対策費用が必要



阪神高速道路の橋脚



シャルル・ド・ゴール空港の  
アクセス道路の橋脚

フランスの大部分の地域は耐震設計の必要がない

日本の国土は狭く、地価が高い

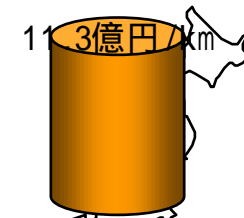
日本と米国の高速道路用地費の比較

日本

高速自動車国道の平成12  
年度から平成16年度までに  
供用した路線の平均値

米国

FHWAに対する平成17年度  
調査より得られた値



資料:平成17年(社)国際建設技術協会の調査による



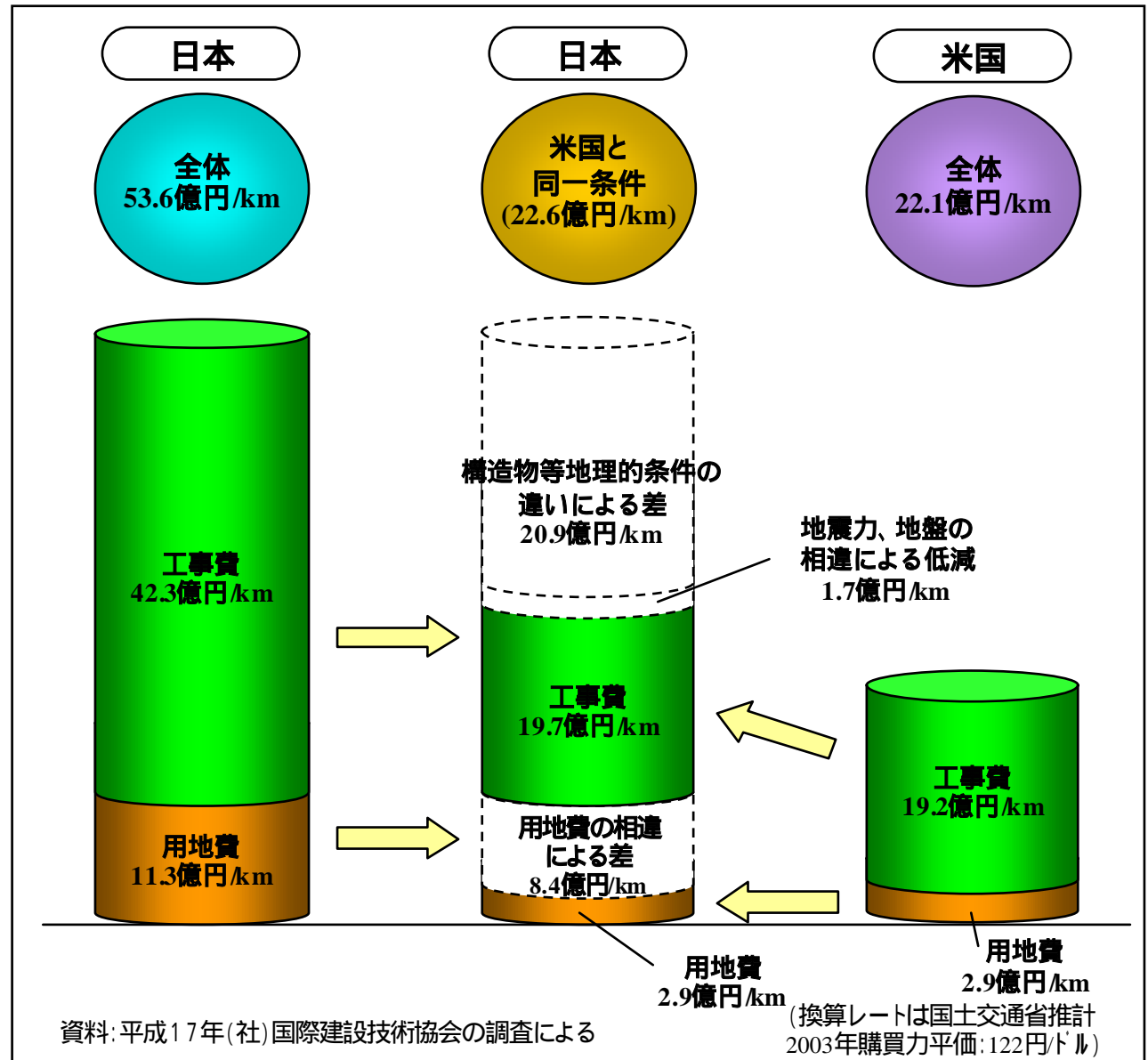
## 高速道路建設コストの日米比較

高速道路の建設コスト格差は国土構造の違いから

日本の高速道路の建設コストは、  
アメリカの2.4倍

建設コストのうち、  
用地費は3.9倍  
工事費は2.2倍

同一条件で比較すると、  
日本はアメリカとほぼ同額



注1) 日本のデータは、平成12年度から平成16年度に供用した区間の路線より算出

注2) 米国のデータは、連邦道路庁(H17年度)及びペンシルベニア州(H15年度)より提出された資料より算出

## 5 . 道路事業におけるコスト縮減の取組み

### 1 . 徹底的なコスト縮減の実践

平成9年度から平成14年度までに、14%のコスト縮減を達成

平成15年度からは、事業の全てのプロセスを見直す「コスト構造改革」に着手  
平成19年度までにさらに15%の総合コスト縮減を目指す  
(平成16年度は7.1%の総合コスト縮減を達成)

管理コストについては、日常的経費を平成19年度までに、3割縮減

高速自動車国道の有料道路の残事業を、ほぼ半減(約20兆円 → 10.5兆円)

#### 【具体的施策例】

- |           |                              |
|-----------|------------------------------|
| 技術基準の見直し  | 地域の実情に応じた構造基準の導入(ローカルルールを採用) |
| 計画設計の見直し  | インターチェンジのコンパクト化・形式変更 等       |
| 新技術の活用    | 新技術の活用による構造形式・施工方法の見直し       |
| 日常管理のスリム化 | 清掃、除草、剪定など日常管理について可能な限りスリム化  |

### 2 . 更なるコスト縮減に向けて

さらに効果的なコスト縮減方策の展開

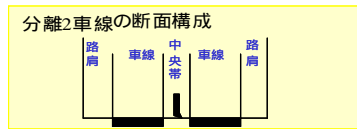
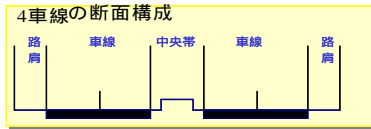
残事業費の明示、コスト縮減目標額の設定、事業進捗に応じたコスト管理の徹底など

VE(バリューエンジニアリング)、DB(デザインビルド)などの入札契約手法を活用したコスト縮減の推進

## 【コスト縮減事例】

### 追越区間つき2車線構造の導入(ローカルルール)

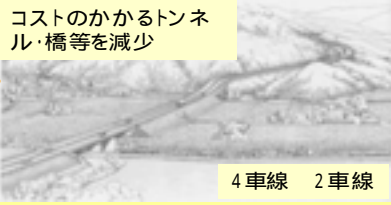
道路構造令の改正により可能となった、高規格幹線道路における追越区間つき2車線構造を地域の实情に応じて選択



【従来の構造】



【地域に応じた構造】

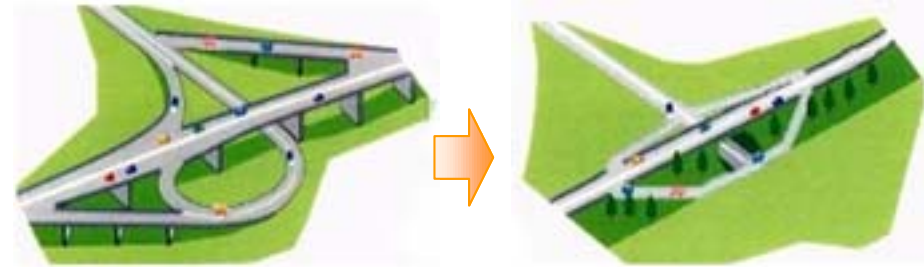


コストのかかるトンネル・橋等を減少

4車線 2車線

### インターチェンジのコンパクト化

走行性の良い規格の高いインターチェンジを、走行に支障のない範囲で最も経済的な形式へ変更



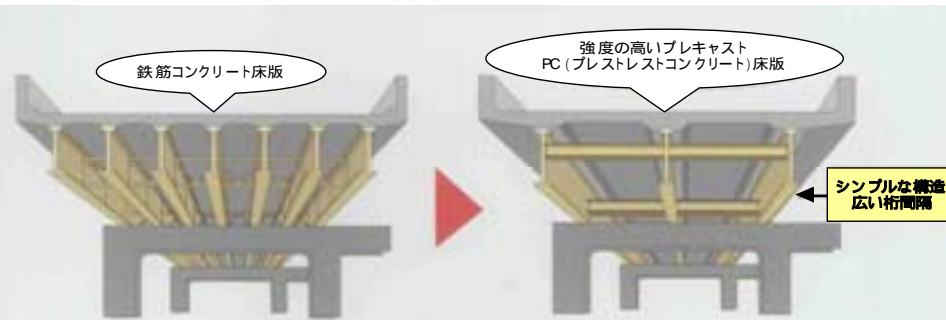
トランペット型

ダイヤモンド型

(例) 一般国道101号 浪岡五所川原道路(高規格幹線道路)  
五所川原インターチェンジ  
2.6億円 1.1億円(縮減額1.5億円、約58%)

### 鋼橋の少本数主桁化(新技術の活用)

強度の高いプレキャストPC床版(新技術)を活用し、主桁本数を減らしたシンプルな構造を採用



鉄筋コンクリート床版

強度の高いプレキャストPC(プレストレストコンクリート)床版

シンプルな構造  
広い桁間隔

概ね10%のコスト縮減

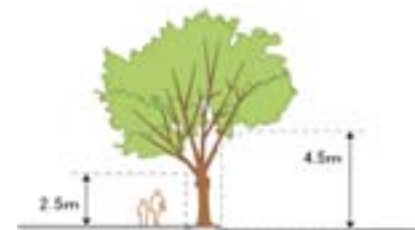
### 日常管理のスリム化

清掃、除草、剪定など日常管理について可能な限りスリム化

(例) 清掃(路面清掃): 二輪車の安全な走行を確保できる範囲で削減(年5回 年3回)  
除草: 走行視距を確保するために必要な路肩部のみに限定  
剪定: 建築限界に係る枝のみ剪定(必要最小限の剪定に限定)



路肩部のみ除草

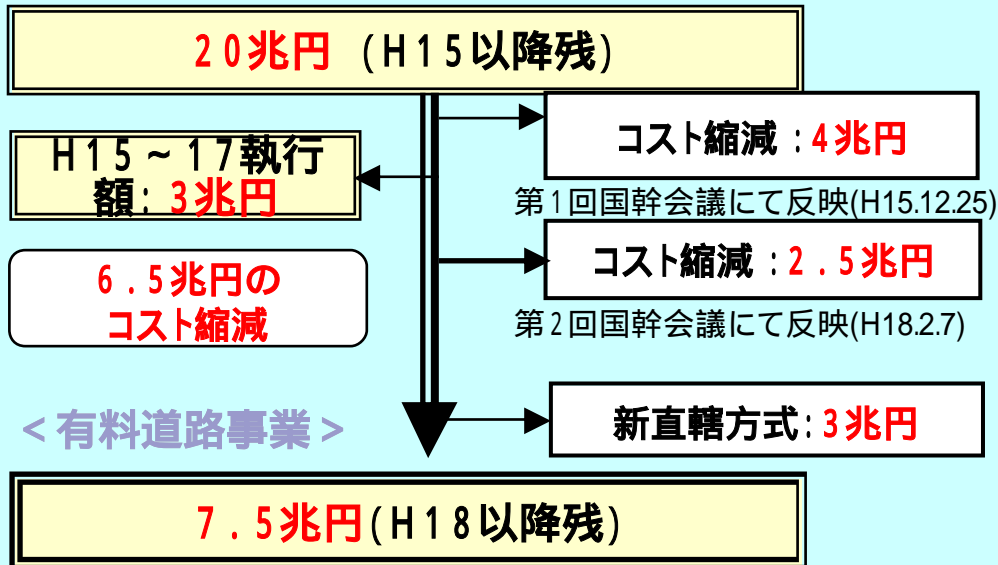


建築限界に係る枝のみ剪定

## 6. 道路関係四公団民営化に際してのコスト縮減の取組み

### 建設コスト縮減

#### 【高速自動車国道の建設コスト縮減】



#### (主なコスト縮減メニュー)

インターチェンジやジャンクションのコンパクト化  
 施工形態の見直し(例.6車線区間の4車線施工への変更)  
 TBM等の新技術の活用による施工方法の見直し 等

設計速度の見直し等による道路構造・規格の見直し  
 ETC普及に伴う本線料金所の拡張計画の廃止  
 堀割構造など特殊構造物区間の構造見直し 等

高速自動車国道の有料道路の残事業費を、ほぼ半減(20兆円 → 10.5兆円)

### 管理コスト縮減(平成17年度までに取り組むコスト縮減)

	高速道路	首都高速道路	阪神高速道路	本州四国連絡高速道路	合計
H14事業費	6,293億円	1,250億円	781億円	213億円	8,537億円
縮減額	1,888億円(30%)	411億円(33%)	236億円(30%)	64億円(30%)	2,599億円(30%)

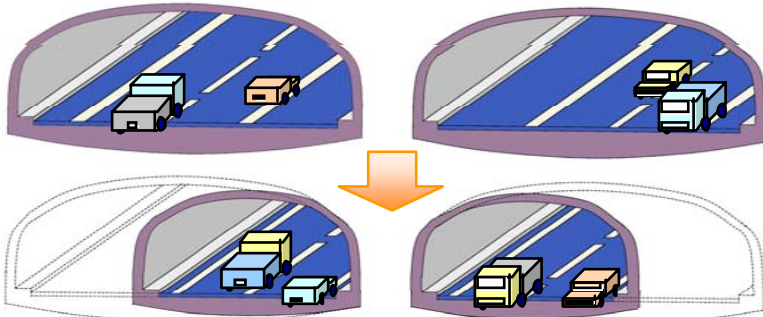
#### (主なコスト縮減メニュー)

料金收受業務等の管理業務の人員費、間接費のカット  
 路面や各種施設の清掃頻度の見直し  
 事務経費、宿舍費、本社借上費のカット

## 【コスト縮減事例】

### 施工形態等の見直し

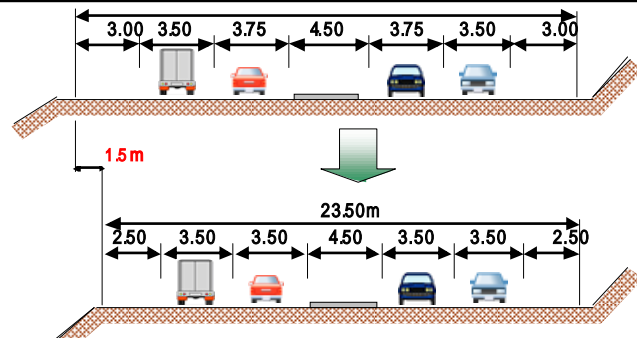
6車線区間を4車線に見直しすることにより、トンネル断面を縮小



160億円/km 70億円/km(56%のコスト縮減)

### 暫定施工時の幅員の見直し

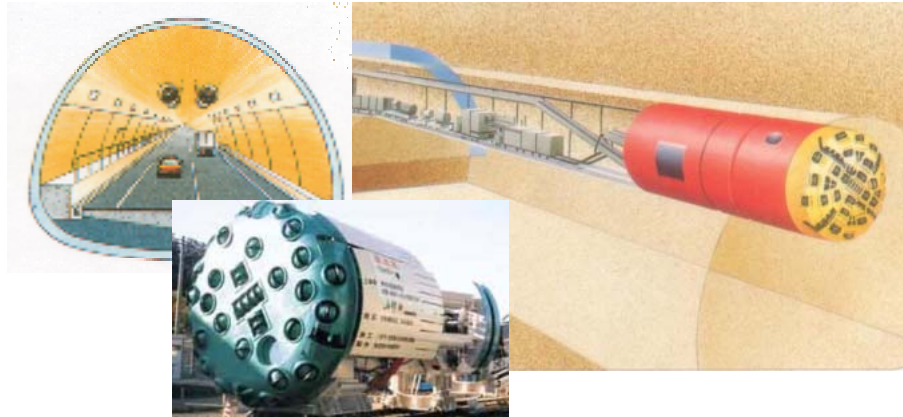
第二東名・第二名神の暫定施工時の幅員を縮小し土工量等を削減



約 1,200億円の縮減

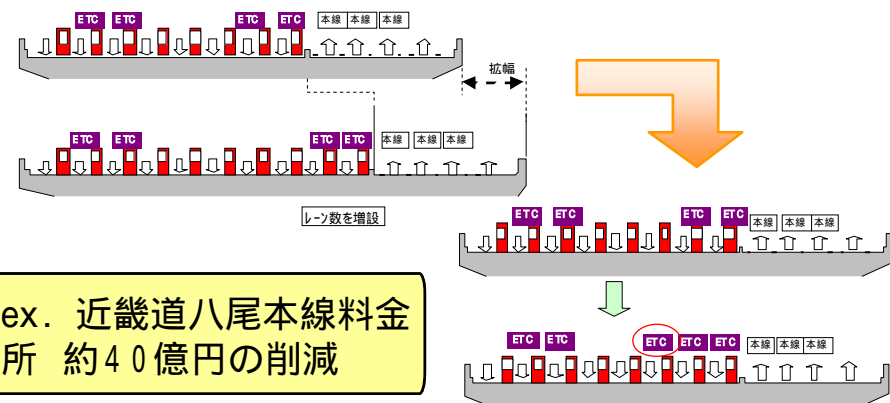
### トンネルボーリングマシン(新技術の活用)

トンネリングボーリングマシン(TBM)を活用して、大断面トンネルを掘削することにより効率化



### ETC普及に伴う大規模改築事業の見直し

ETCの普及により、ETCレーンを増設することで、本線料金所の拡幅計画を廃止し、削減を図る。



ex. 近畿道八尾本線料金所 約40億円の削減