

「公共事業コスト構造改善」（平成 24 年度）

結果報告について

平成 26 年 7 月 1 日
公共事業コスト構造
改善推進ワーキング

（これまでの取り組み）

公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議により平成 9 年 1 月に策定された行動指針に続き、平成 12 年 9 月に「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」が策定されました。これらに加えて平成 15 年度からは「公共事業コスト構造改革プログラム」が策定され、公共事業コストについてすべてのプロセスをコストの観点から見直す取り組みが行われてきました。

この結果、平成 19 年度までに、平成 14 年度と比較しての総合コスト縮減率は 14.0% となっております。

さらに、平成 20 年度からは、これまでの取り組みに加えて、コストと品質の観点両面を重視した「コスト構造改善」に取り組むこととし、その施策プログラムである「公共事業コスト構造改善プログラム」（以下「プログラム」）を策定し、平成 20 年度から平成 24 年度までの 5 年間で、平成 19 年度と比較して、15% の総合コスト改善率を達成することを目標としています。

プログラムでは、「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、適切にフォローアップし、その結果を公表する。」こととしており、今回、平成 24 年度の実施状況をとりまとめ、報告いたします。

1. 総合コスト改善率

～平成 19 年度の標準的な公共事業コストと比較して 12.0% の改善

平成 24 年度は、政府全体（全府省・全公団等）で、コスト構造改善プログラムに基づきコスト改善施策を実施（別紙－1）。その結果、平成 19 年度の標準的な公共事業コストと比較した総合コスト改善率は 12.0% となった。また、物価や労務費等の全体的な物価変動を含めた場合には 7.7% となる。（別紙－2）。

今後も総合的なコスト構造改善を推進していく。

○全府省・全公団等の平成 24 年度実績

総合コスト改善率 : 改善率 : 12.0% 改善額 : 5,882 億円
物価等の変動を含めた改善率 : 改善率 : 7.7% 改善額 : 4,076 億円

注) 1. コスト改善実績は、全省庁が共通の考え方で算定作業を実施しており、平成 19 年度における標準的な公共事業のコストと比較している。

2. 総合コスト改善率とは、民間企業による技術革新の進展、老朽化する社会資本が急

増する中で国民の安全・安心へのニーズや将来の維持管理・更新費用が増大することへの対応、近年の地球温暖化等の環境問題に対する世論の高まりを踏まえ、これまでの「総合的なコスト縮減」からVFM (Value for Money) 最大化を重視した総合的なコスト構造改善効果を評価するものである。

2. 施策実施事例

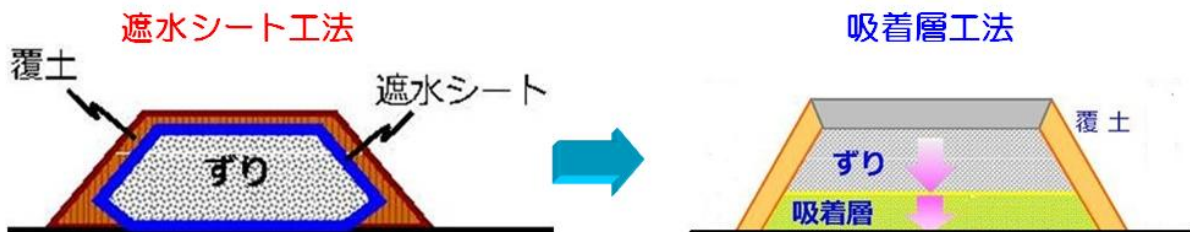
(以下 () 内は対応するプログラムの施策項目 (＜参考1＞参照))。

□ 計画・設計・施工の最適化

☛ 重金属処理に関するコスト改善

(【1】計画・設計の見直し)

- ・ 一般国道40号 中川町 上中川改良工事において、従来の遮水シート工法から吸着層工法に変更することにより、56%のコスト改善 (改善額 186 百万円)



(国土交通省)

☛ 掘削方法を見直し工事費及び建設発生土の軽減

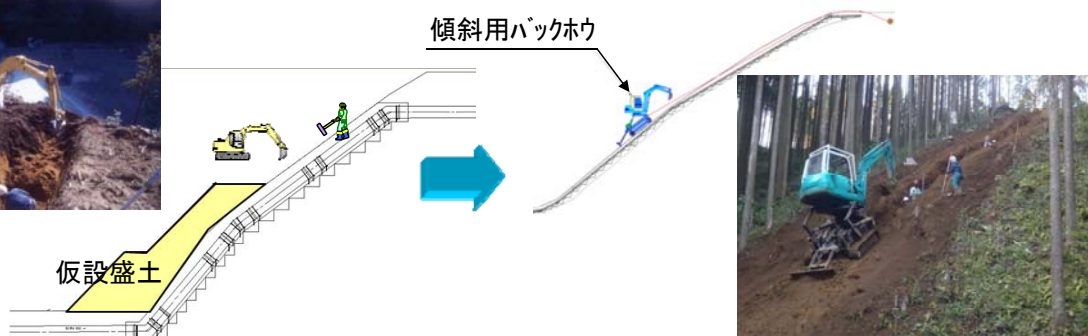
(【2】施工の見直し)

- ・ 曾於北部 (二期) 農業水利事業の斜面工施工時の掘削方法において、仮設盛土を行って掘削する方法に対し、高所法面掘削機による掘削工法に見直すことにより、施工費及び建設発生土を軽減し、17%のコスト改善 (改善額 6 百万円)

【従来方式】



【新方式】

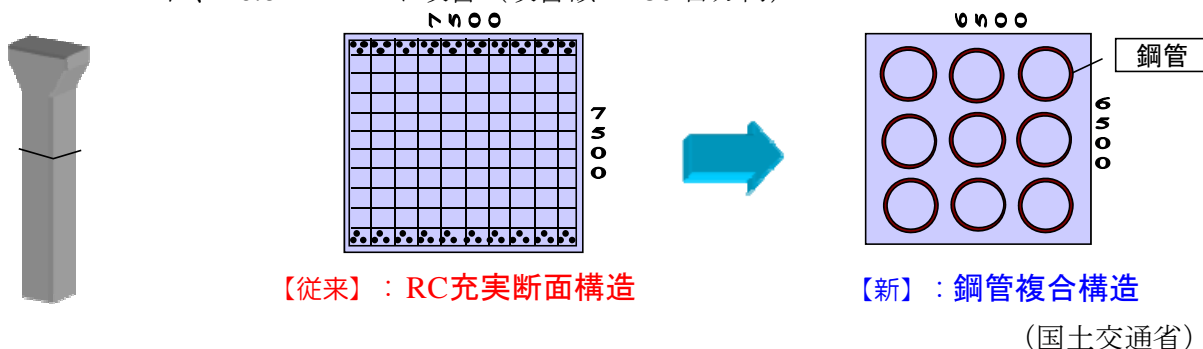


(農林水産省)

☛ 鋼管・コンクリート複合構造橋脚の採用

(【3】民間技術の積極的な活用)

- 平成24-25年度 市野瀬橋下部工事の山間部等の高橋脚において、従来工法である鉄筋とコンクリートを全面充填した構造に対し、鋼管・コンクリート複合構造を採用したことにより、橋脚断面を縮小することでコンクリート量が低減され、16.5%のコスト改善(改善額 130百万円)



☐ 維持管理の最適化

☛ 木材の防腐処理による長寿命化計画

(【1】民間技術の積極的な活用)

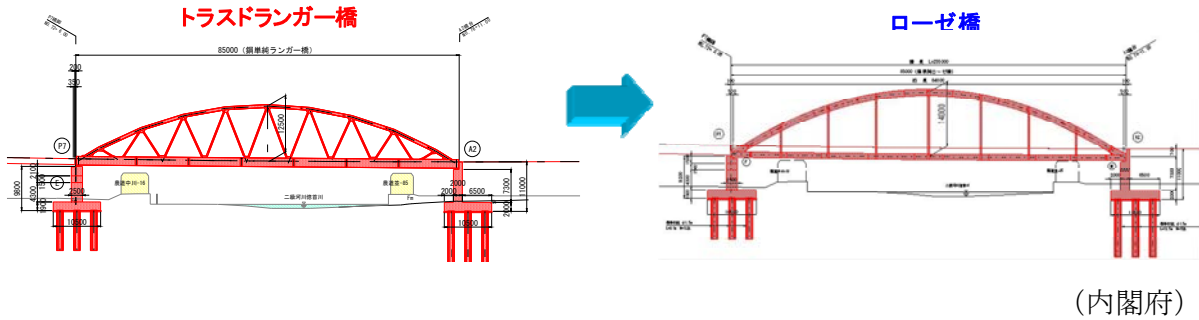
- 平成25年度日光国立公園戦場ヶ原周回線歩道他整備工事において、従来は木材をそのまま利用していたのに対し、防腐処理を行った上で利用することにより、初期投資額は増加するが、耐用年数が延伸し、20年で38.44%のコスト改善(改善額 83.453千円)



👁️ ライフサイクルコスト削減に着目した橋梁形式の見直し

(【2】戦略的な維持管理)

- 平成24年度金武BP1号橋橋梁詳細設計業務において、従来のトラスランガー橋に対し、橋梁形式を見直し、ローゼ橋にすることにより、初期投資額はアップするが、塗装面積の減少および鉛直材間隔の拡大による橋梁点検のコスト削減が可能となり、50年で3%のコスト改善（改善額 15百万円）



【連絡先】

国土交通省 大臣官房 技術調査課 建設システム管理企画室
事業評価・保全企画官 久保 宜之 TEL 03-5253-8111 (内 22353)
鈴木 大健 TEL 03-5253-8111 (内 22354)

公共事業コスト構造改善プログラムの概要

- ① (国民の安全・安心へのニーズや将来の維持管理・更新費用が増大することへの対応、近年の地球温暖化等の環境問題に対する世論の高まりを踏まえ、) これまでの「総合的なコスト縮減」から「VFM (Value for Money)」最大化を重視した「総合的なコスト構造改善」に向けて取り組むべき施策をまとめたもの。
- ② 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、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。
- ③ 内容は、
 - (1) 事業のスピードアップ (3項目)
 - (2) 計画・設計・施工の最適化 (5項目)
 - (3) 維持管理の最適化 (3項目)
 - (4) 調達最適化 (3項目)の合計14項目。
- ④ 平成20年度から5年間で、平成19年度と比較して、15%の総合コスト改善率を達成することを目標とする。
- ⑤ 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。

公共事業コスト構造改善プログラムの施策番号一覧

I. 事業のスピードアップ

- 【1】合意形成・協議・手続の改善
- 【2】事業の重点化・集中化
- 【3】用地・補償の円滑化

II. 計画・設計・施工の最適化

- 【1】計画・設計の見直し
- 【2】施工の見直し
- 【3】施工プロセスにおける効率性の確保
- 【4】民間技術の積極的な活用
- 【5】社会的コストの低減

III. 維持管理の最適化

- 【1】民間技術の積極的な活用
- 【2】戦略的な維持管理
- 【3】効率的な維持管理

IV. 調達最適化

- 【1】電子調達の推進
- 【2】入札・契約の見直し
- 【3】積算の見直し