

特集/「コスト構造改革」の取り組み

コスト構造改革の 取り組みについて

国土交通省大臣官房技術調査課建設コスト管理企画室長

まつもと なおや
松本 直也

1. はじめに

平成14年8月29日の経済財政諮問会議において扇国土交通大臣より「コスト構造改革」の取り組みに着手することが表明された。本稿では国土交通省のコスト構造改革への取り組みの経緯、その背景、基本的な考え方、進め方等について述べることにする。

2. 「コスト縮減」についての これまでの取り組み

公共工事のコスト縮減については、平成9年度からの3カ年で工事コストを10%以上縮減するという目標のもとに政府全体の取り組みをスタートした。計画・設計の見直し、技術開発、積算の合理化等の直接的施策、資材の流通の合理化、建設副産物対策等の間接的施策を実施した結果、3年目の平成11年度にはほぼ目標を達成した。この間、工事ごとの現場におけるさまざまな工夫とともに、コスト縮減を意識した技術基準類の改定やVE方式など技術提案を促す入札契約方式の導入等が実施された。

目標期間は完了したが、コスト縮減については継続して取り組むべきであることから、平成12年度から、新たな行動指針のもとに引き続き実施し

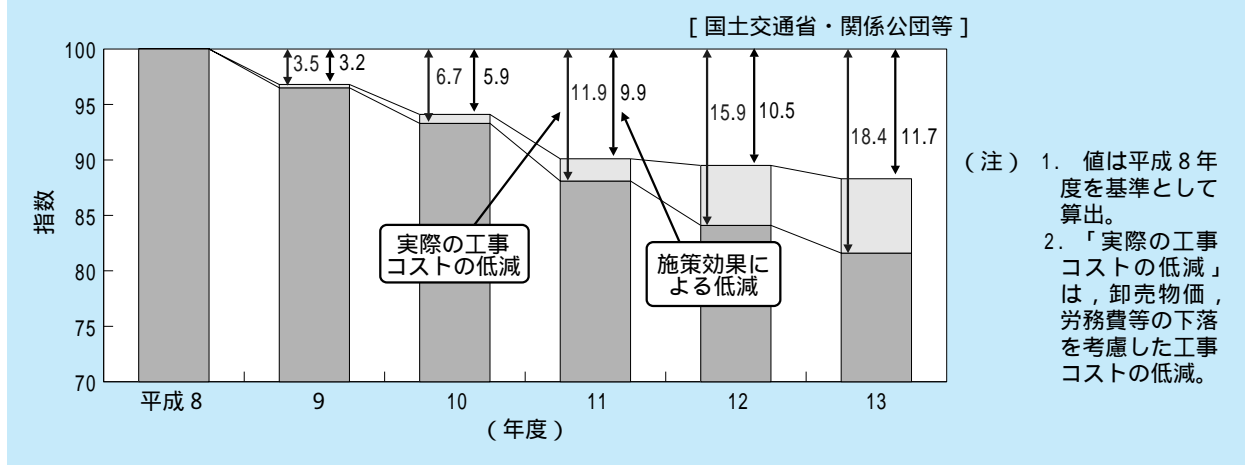
ている。新行動指針においては、直接的な工事コストの縮減に加え、工事の時間コスト、ライフサイクルコスト、工事に伴う環境、安全等の社会的コスト、工事の長期的なコスト等の低減に総合的に取り組むこととしているが、数値目標については設定しなかった。

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13年度までの縮減結果は図1のとおりである。引き続き着実に縮減が進んでいるが、ここ2カ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いえなくもない。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18%強の工事コスト減となっている。

3. 公共事業のコストを 取り巻く状況

わが国の公共事業については、民間工事や欧米諸国の公共工事と比べコストが高いという批判がよく聞かれる。これらに対して、私たちは「民間工事が安いというのは一部の過当な価格競争の結果である」「自然条件、社会条件が異なるので単純な比較は無意味であり、同じモノを造ればコス

図 1 工事コストの低減の推移 (H8 = 100)



トは変わらない」などと説明してきた。

しかし、地震や軟弱地盤などのわが国の厳しい自然条件や土地の細分保有や地籍調査の遅れなどの社会条件によりわが国の公共事業のコストが高くなっているのは事実であり、また、民間では厳しい経済状況下でコスト縮減に必死の努力が行われていることも事実であろう。

平成15年度の国の公共投資関係費は対前年度(当初)比3.7%減と減額予算で決定した。地方自治体も国以上に厳しい財政の状況のもとで公共投資の減額が続いており、より効率的な予算執行が求められる中で公共事業のコスト縮減についての要請はますます強まっている。このような状況のもと、従来からの取り組みでは不十分と考えられ、抜本的な対応が求められている。

4. コスト構造改革

公共事業のコストについての抜本的な施策を実施するためには、わが国の公共事業のコストは高いという認識を出発点とし、コスト高となる自然的・制度的制約を打ち破っていく必要がある。また、従来の取り組みの主体である工事コストは公共事業のコストの一部にすぎず、前述のように限界が見えてきている。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すことである。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。

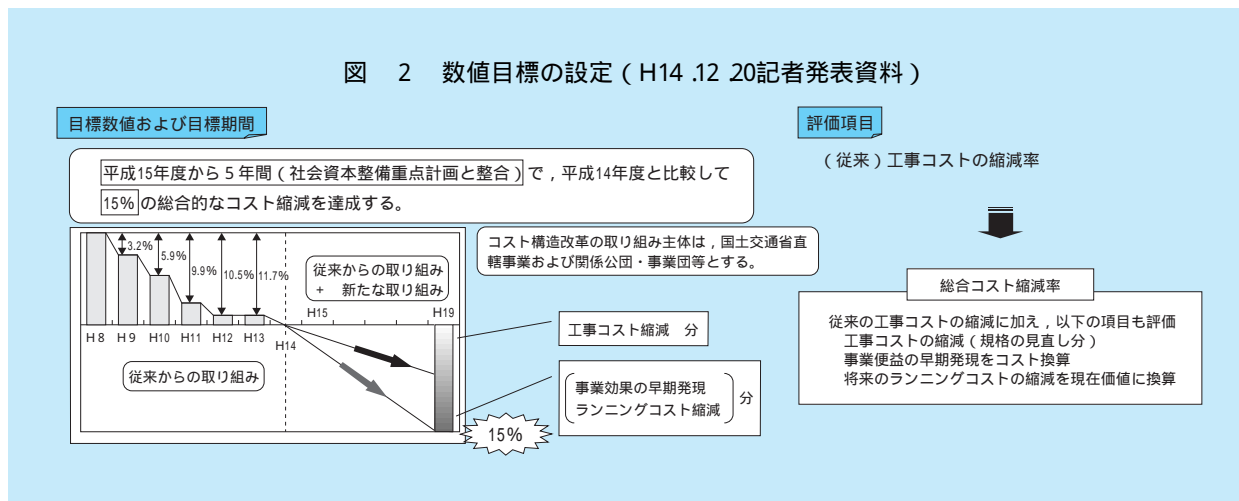
「事業のスピードアップ」については、工事に先立つ段階での事業の円滑な進捗を図ることに重点を置き、合意形成手法の改善や、事業の重点化・集中化、用地取得の円滑化を図る。きわめて遅れている地籍調査についてもその促進を図る。

「設計の最適化」については、計画・設計に関する規格の見直し、民間の技術提案を積極的に導入する仕組みの構築等を行うことにより、従来からの取り組みにおける技術的な限界をブレークスルーしたい。特に、地域に応じた構造基準の見直し(ローカルルール)や、直轄工事における設計の総点検は直ちに実施することとしている。

「調達の最適化」については、今までの直営方式準拠の考え方を抜本的に改め、民間の調達方式の導入を基本としながら、官民の技術力を結集できる調達を確立するとともに、公共発注における予定価格、積算、発注単位、入札、契約などに関する制度的な制約等についても検討し、必要な制度改正を行う。

具体的な見直しにおいては、民間の工夫や知恵を参考とするとともに、事業プロセスの中に民間の力を組み込んでいくことを基本とすることとしている。

図 2 数値目標の設定 (H14.12.20記者発表資料)



改革にはスピードが求められることから、検討事項については社会実験を含む試行を行ったうえで検証し、良ければ直ちに本格実施するとともに、必要な制度改革を行うこととしている。

5. 数値目標の設定

8月29日の国土交通大臣説明に対し、コスト縮減の取り組みに関する数値目標の設定を含め再説明が求められた。それに応え、11月8日の経済財政諮問会議においてコスト構造改革の目標として、従来からのもの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さらな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年内に公表することを表明した。

12月20日には、「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を発表した(記者発表資料は図2)。目標期間は一本化される社会資本整備重点計画(仮称)と整合を図り、目標数値については総合コスト縮減率の考え方で主な直轄事業で試算した結果に努力期待値を上乗せして設定したものである。

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としている。

6. おわりに

国土交通省においては9月30日に事務次官を委員長とする「国土交通省コスト構造改革推進委員会」を設置し、全省的な推進体制を整えた。具体的な検討事項については、抜本的かつ実施可能な施策をまとめるために、関係課で構成する作業部会で精力的に議論しているところであり、年度内に最終的なとりまとめを行うこととしている。

また、11月29日に閣議決定した「平成15年度予算編成の基本方針」において、「公共投資の効率性・透明性の向上に向け、コスト縮減の数値目標を早急に定め、かつそれによって現実のコストが引き下がるよう、コスト構造改革に取り組む」とされたことから、コスト構造改革は政府全体の施策となった。これまでの経緯から国土交通省が先行しているが、今後は関係全省庁が一致して取り組みを強化するように当省としても積極的に働きかけていきたい。