

# コスト構造改革の 検討状況について

国土交通省大臣官房技術調査課工事監視官

もとなが ひで  
元永 秀

## 1. はじめに

平成15年度は「コスト構造改革」の元年であり、平成19年度までの5年間の改革期間で、平成14年度と比較して15%の総合的なコスト縮減を達成するため、コストの観点から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に着手する年である。本稿では国土交通省のコスト構造改革の取り組みの検討状況等について述べることにする。

## 2. コスト構造改革の検討体制

国土交通省では、コスト構造改革を推進するため、平成14年9月30日に事務次官を委員長とする「国土交通省公共事業コスト構造改革推進委員会」を設置するとともに、大臣官房技術調査課長を幹事長とする幹事会を設置し、全省的な推進体制を整えた（表 1）。また、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、関係課で構成する八つの作業部会で精力的に議論しているところである。

## 3. 検討状況

現在、作業部会で、すべてのプロセスをコストの観点から例外なく見直し、抜本的かつ実施可能な施策について現行の枠にとらわれない検討を行っている。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点である。

「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、①合意形成手法の改善、②事業の重点化・集中化、③用地・補償の円滑化を検討内容とする三つの部会を設置し、活発な議論を行っている。

「設計の最適化」については、①計画・設計の見直し、②管理の見直しを検討内容とする二つの部会で検討を行っている。地域に応じた構造基準の見直し（ローカルルールの導入）等の規格の見直し、民間の技術提案の積極的活用、技術開発の促進、既存ストックの有効活用、ITを活用した施設管理の推進等を主要な検討事項とし、設計の総点検については前倒しを行い平成15年1月より試行を開始した。

「調達の最適化」については、①積算等の見直し、②発注単位の適正化、③入札・契約の見直しを検討内容とする三つの部会を設置した。新たな

表 1 国土交通省公共事業コスト構造改革推進委員会および幹事会

「国土交通省公共事業コスト構造改革推進委員会」の設置について

1. 「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」の実施状況について、具体的施策の着実な推進を図る観点から、国土交通省公共工事コスト縮減対策委員会（委員長：国土交通事務次官。以下「対策委員会」という。）を設置し、適切にフォローアップし、その結果を公表してきた。

これまでの取り組みに加え、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」を推進することとなったため、「対策委員会」に替えて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。以下「推進委員会」という。）を設置する。

2. 推進委員会の構成員は、次のとおりとする。

委員長	事務次官	住宅局長
委員長代理	技監	鉄道局長
"	風岡国土交通審議官	港湾局長
"	縄野国土交通審議官	航空局長
副委員長	官房長	北海道局長
"	技術総括審議官	下水道部長
	技術審議官	砂防部長
	官庁営繕部長	海上保安庁長官
	総合政策局長	関東地方整備局長
	土地・水資源局長	国土技術政策総合研究所長
	都市・地域整備局長	大臣官房技術調査課
	河川局長	大臣官房公共事業調査室
	道路局長	
		事務局

3. 推進委員会に幹事会を置く。

「国土交通省公共工事コスト構造改革推進委員会幹事会」

幹事長	大臣官房 技術調査課長	都市・地域整備局 公園緑地課長
副幹事長	大臣官房 公共事業調査室長	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課長
	大臣官房 会計課長	河川局 河川計画課長
	大臣官房 会計課 参事官	道路局 国道課長
	大臣官房 地方課長	住宅局 住宅総合整備課長
	大臣官房 官庁営繕部 営繕計画課長	鉄道局 施設課長
	総合政策局 政策課長	港湾局 建設課長
	総合政策局 国土環境・調整課長	航空局 飛行場部 建設課長
	総合政策局 事業総括調整官	北海道局 企画課長
	総合政策局 建設業課長	海上保安庁 灯台部 工務課長
	総合政策局 建設振興課長	関東地方整備局 企画部長
	総合政策局 建設施工企画課長	国土技術政策総合研究所 企画部長
	土地・水資源局 国土調査課長	事務局 大臣官房 技術調査課
	都市・地域整備局 街路課長	大臣官房 公共事業調査室

調達方式の推進に対応した積算手法等の見直し、「ユニットプライス型積算方式」の試行、国庫債務負担行為の活用によるコスト縮減、提案と対話による技術力競争を重視した調達方式の試行による民間の技術力の結集等を検討し、さらに、公共発注における制度的な制約等についても検討して

いる。

表 2 は平成14年末時点の中間的な検討状況であり、年度内に最終的なとりまとめを行うこととしている。平成15年度からは、社会実験を含む試行を実施したうえで検証し、良ければ直ちに制度化・本格実施を行うこととしている。

表 2 施策の検討状況

検討内容		主要検討事項	施策例
1 2 3 事業のスピードアップ	合意形成	構想段階からのPIプロセス等合意形成手法の改善等 都市計画等事業実施に必要な関係機関との各種協議・手続きの迅速化, 簡素化等	各事業における構想段階からの合意形成手続きの導入等の推進 協議・手続きの総点検の実施による迅速化, 簡素化の検討
	事業の重点化・集中化	重点化・集中化による機能の早期発現, 事業の優先度・重要度の考え方の明確化等	時間管理概念の導入 事業評価の厳格な実施による事業の厳選
	用地・補償の円滑化	地籍調査の促進, 土地収用手続きのスピードアップ, 生活再建対策の推進等	公共事業との連携による地籍調査の促進 代替地等のあっせんを促進するための代替地情報システムの活用
4 5 設計の最適化	計画・設計の見直し	規格等の見直し(地域に応じた構造基準の見直し(ローカルルールの導入)等), 設計の総点検, 技術提案の積極的活用, 全体事業費管理の導入, 技術開発の促進等	基準類の性能規定化の推進 設計総点検のH15年度実施(H14年度試行)
	管理の見直し	住民等の参加による地域ごとの管理の推進, ライフサイクルコストの縮減技術の開発及び縮減施策の推進, 既存ストックの有効活用, ITを活用した施設管理の推進等	アセットマネジメント手法等の適用による管理の推進
6 7 8 調達最適化	積算等の見直し	新たな調達方式の推進に対応した積算手法等の見直し, 積算手法の透明性の向上, 市場価格の反映方法の見直し等	「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・導入の検討 「ユニットプライス型積算方式」の試行
	発注単位の適正化	発注ロットの適正化, 国庫債務負担行為の活用等	コスト縮減を目的とした, 国庫債務負担行為の活用
	入札・契約の見直し	発注者責任の明確化(品質確保責任等), 民間の技術力を結集する調達方式の推進, 電子調達の推進等	民間の技術力を結集するため, 提案と対話による技術力競争を重視した調達方式の試行

#### 4. 数値目標のフォローアップ

平成14年12月20日に、「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し、公表した。数値目標に、従来の工事コストの縮減に加え、①規格の見直しによるさらなるコスト縮減、②事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、③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」を導入することとした。算定手法を図1および図2に示す。限られた予算で最大限の国民サービスの向上を図るため、三つの項目を包含する総合コスト縮減率を設定した。なお、詳細な算定手法については、今後「フォローアップ要領」を作成し、決定することとしている。

#### 5. おわりに

数値目標を達成するためには、コスト構造改革の抜本的かつ実施可能な施策をどれだけ打ち出せるかに左右される。したがって、年度内に行う最終的なとりまとめが重要な作業となる。国土交通省として、コストの観点から構造改革にふさわしい施策を多くとりまとめたい。それによって、「より良く、より安く、よりタイムリー」に社会資本を整備することが可能となる。

構造改革を加速し、成果をさらに上げるためには、関係省庁が一致して取り組みを強化することが不可欠となる。そのため、国土交通省として関係全省庁に積極的に働きかけていきたい。

図 1 総合コスト縮減率の算定手法

総合コスト縮減率には、従来の工事コストの縮減を含む以下の項目を評価し、下式により率を算出する。

工事コスト縮減（従来の取り組み、規格の見直し等）  
 事業便益の早期発現（事業のスピードアップ、規格の見直し等）  
 将来の維持管理費の縮減

その他、用地費の縮減やCO<sub>2</sub>排出量の削減による環境への影響軽減等の取り組みも考えられるが、コスト推計が困難であったり、コスト計測手法が未確立であることから、今回の縮減率評価の対象からは除いた（ただし、コスト縮減の取り組みは今後とも進めていく）。  
 なお、詳細な算定手法については、今後、「フォローアップ要領」を作成し、決定する。

$$\text{総合コスト縮減率} = \frac{\text{総合コスト縮減額} \text{ , , の合計}}{\text{計測年度の全工事費} + \text{総合コスト縮減額} \text{ , , の合計}}$$

平成14年度における標準的な公共工事のコストを基準とするため、もともと予定していたコストである  $C$  を分母に加える。  
 計測はアクションごとに次頁の手法により行う。

図 2 総合コスト縮減額の算定手法

総合コスト縮減額は、平成14年度における標準的な公共工事のコスト（アクション前）と、コスト構造改革による取り組み後のコスト（アクション後）との差で算出する。

