

# コスト縮減の取り組みと方向性

今年も昨年ほどではないものの、台風や地震などの災害が我が国を襲った。これらの復旧はもちろんのこと、再発防止の観点からの防災対策が急務となっている。さらに、国際競争力、バリアフリー、観光立国などなど我が国の国土づくりの根幹や将来のためへの公共投資の必要性は依然として高い状況となっている。年々加速するこのような社会環境の中で、限られた予算を有効に活用していくためには、少しでも公共事業の実施効率を上げるための努力が必要不可欠である。公共事業のコスト縮減の取り組みは、その意味で国民の大きな関心の対象であり、国、地方自治体等が連携して進めていく必要がある。一方、コスト縮減は社会資本が本来備えるべき供用性、利便性、公平性、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機能・品質を満足させた上で行う必要がある、さらに地元と要望との調整も必要であることから、各発注者や関係者には随分悩みが多いのも実態と考えられる。今回の特集では、コスト縮減の取り組みの実情を整理し、最新の事例を紹介しながら、今後のコスト縮減の方向性を探りたいと考えている。

# 公共事業コスト構造改革の 実施状況について

国土交通省大臣官房技術調査課

みやたけ こうじ

工事監視官 宮武 晃司

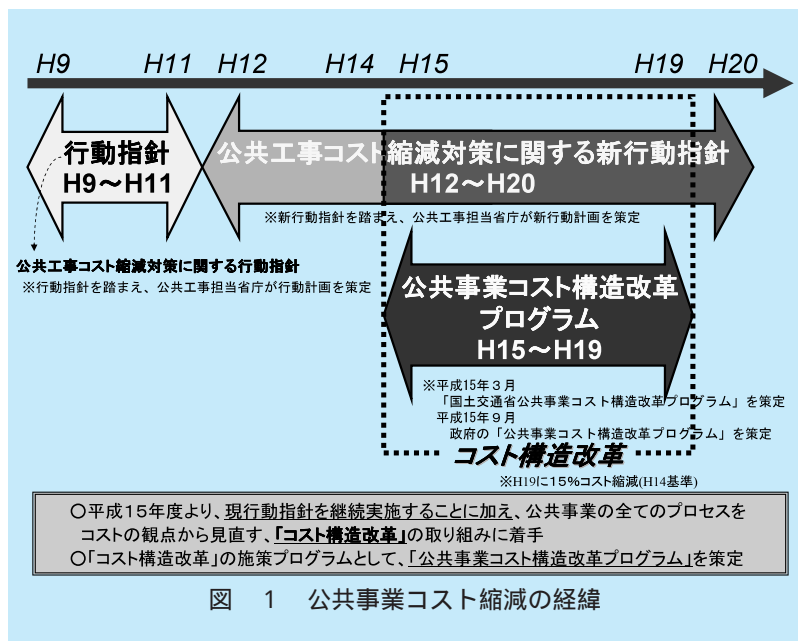
## 1. これまでの経緯

国民の公共事業に対するコスト意識が強まってきました。その背景には、国民の公共事業に対する不信感があるものと思われます。国土交通省は、事業執行の適正化、効率化、透明性の向上を図り、国民への説明責任を果たすことを目指してさまざまな対策を講じています。この一環として、平成6年12月に、必要な社会資本整備を行う上でますます高まっているコスト縮減の要請に対応すべく、これまで以上に徹底したものとして、「公共工事の建設費の縮減に関する行動計画」を策定し、コスト縮減に向けた取り組みを開始しました。

さらに政府全体として、「公共工事のコスト縮減に関する行動指針」を策定し、平成9年4月に、平成11年度までに工事コストを10%以上縮減するという目標のもとで取り組みを開始しました。また、平成12年度からは、コスト縮減について継続的に取り組むた

め、「公共工事のコスト縮減に関する新行動指針」を策定し、直接的な工事コストの低減に加え、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、安全への影響等の社会的コスト、工事の長期的なコストの低減に総合的に取り組んでいます。

これを受けて、国土交通省は、「公共工事のコスト縮減に関する行動計画」(平成9年度～平成11年度)を策定し、種々の取り組みによって、目標年の平成11年度には、平成8年度に比べ9.9%(物価の下落等を含めると11.9%)と、当初のコ



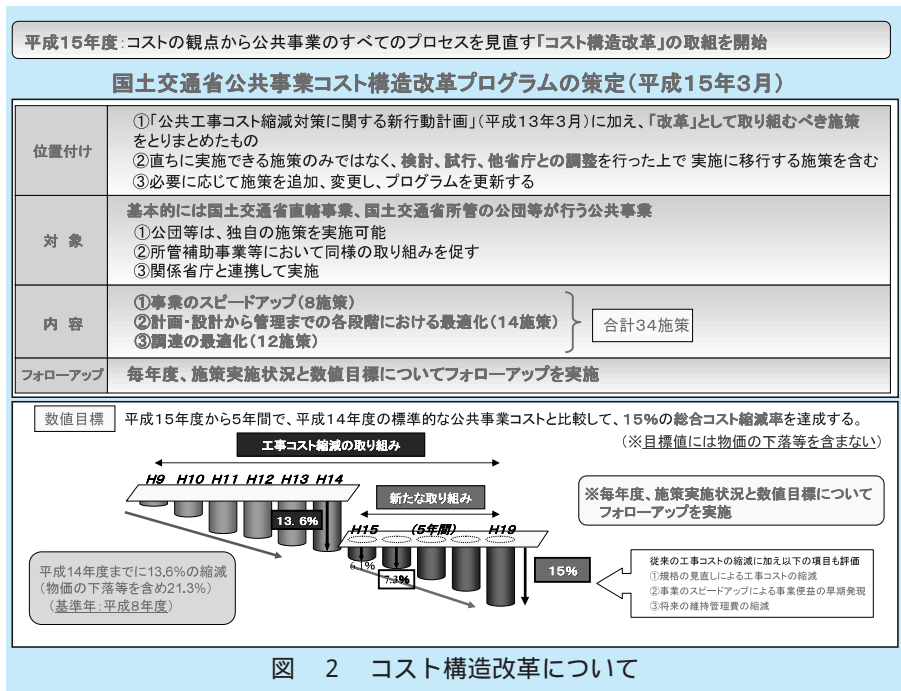
コスト縮減目標をほぼ達成しました。また、「公共工事のコスト縮減に関する新行動計画」（平成12年度～平成20年度）を策定し、コスト縮減に関する具体的な施策を実施してきました。さらに、平成13年3月には国土交通省の「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」（以下「現行動計画」という）を策定し、各種施策に取り組んでいます。その結果、平成14年度は平成8年度に比べ13.6%（物価の下落等を含めると21.3%）のコスト縮減を達成しています（図1参照）。

## 2. 公共事業コスト構造改革について

(<http://www.mlit.go.jp/tec/cost/cost/050725/index.html>)

しかしながら、公共事業全体（設計、計画、管理、調達等）としてコスト縮減を図らなければ真のコスト縮減にならないこと、よりコスト縮減が進むような制度整備が必要であることなど、従来の工事コスト縮減の取り組みのみでは限界があることから国土交通省は、平成15年度から、現行動計画を継続的に実施することに加え、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、「コスト構造改革」に着手することとしました。平成15年3月には、コスト構造改革を推進する施策プログラムとして、「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を策定し、具体的な施策の取り組みを開始しています。

さらに、平成15年9月には、関係省庁が一致して取り組みを強化するため、政府による「公共事業コスト構造改革プログラム」も策定されまし



た。プログラムには直ちに実施できる施策のみではなく、検討、試行、関係省庁との調整を行った上で実施に移行する施策を含むものであり、必要に応じて施策を追加、変更し、プログラムを更新することとしています。プログラムの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、毎年度、施策の実施状況と数値目標についてフォローアップを実施し、その結果を公表することとしています（図2参照）。

## 3. 平成16年度における実施状況について

([http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/13/130930\\_2\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/13/130930_2_.html))

(1) 総合コスト縮減率（基準年：平成14年度）  
平成16年度の総合コスト縮減率は、国土交通省・関係公団等合計で7.3%（物価の下落を考慮した総合コスト縮減率は、8.3%）の低減となりました。

なお、これらの縮減額は、社会資本整備の推進に充当し、公共事業全体の進捗を図っています。

表 1 平成16年度フォローアップにおけるコスト縮減率の高い事務所について

- ・平成16年度コスト構造改革フォローアップにおいて、地方整備局等における事務所のうち高いコスト縮減率を示した事務所について紹介するものです。
- ・ここで示した縮減率は、個別に計上できる以下の項目を対象としています。

- ①工事コスト縮減率
- ②規格の見直し
- ③事業便益の早期発現
- ④将来維持管理費の縮減

順位	事務所名	総合コスト縮減率	主なコスト縮減の取り組み内容
1	岩手河川国道事務所	31.2%	・工事で発生するアスファルト切削材の再資源化によりコストを縮減。 ・床上浸水対策特別緊急事業における工期短縮による事業効果の早期発現。
2	荒川下流河川事務所	26.5%	・浄化導水施設の整備で県河川管理者との事業調整による管渠設置位置の変更および、既設排水施設の利用によりコストを縮減。
3	神戸港湾事務所	26.4%	・撤去した防波堤を同一港内の事業で再利用することによるコスト縮減。 ・浚渫土の処分において、受け入れ先の土地利用に応じた費用負担が必要になるが、調整によりその費用を軽減。 ・海岸保全施設の改良に伴い旧施設の撤去を計画していたが、土地利用形態を検討し、地上部分のみの撤去とした。
4	境港湾・空港整備事務所	23.9%	・集中投資および工程短縮による事業効果の早期発現。 ・附帯施設の材質変更によるライフサイクルコストの縮減。
5	森吉山ダム工事事務所	22.2%	・ダム堤体基礎岩盤の仕上げ掘削の機械化によりコストを縮減。
6	岡山河川事務所	22.0%	・水質浄化施設の取水口スクリーン構造の見直し（散水式スクリーンを採用）によりコストを縮減。 ・河川維持作業で発生する伐木材をチップ化し一般希望者へ無料配布することで伐木材処分にかかるコストを縮減。
7	唐津港湾事務所	20.9%	・橋梁耐震工事において、他港で使用した鋼製浮遊函体を改造し有効活用することで、仮締切工費を縮減。
8	常総国道事務所	18.1%	・橋梁の少本数主桁化。 ・建設発生土の有効利用。 ・塗装系の変更によるライフサイクルコストの低減。
9	延岡河川国道事務所	17.6%	・発生残土について、他工事との調整による、処分費および運搬距離の軽減および不足土の購入費の削減。
10	鳥取河川国道事務所	17.3%	・トンネル排水構造物の施工に新技術採用。 ・耐候性鋼材の使用。

国土交通省・関係公団等の平成16年度実績

総合コスト縮減率および縮減額：縮減率：7.3%

縮減額：2,924億円

（平成15年度：縮減率：6.1%

縮減額：2,717億円）

物価の下落等を含めた縮減率および縮減額：

縮減率：8.3%

縮減額：3,289億円

（平成15年度：縮減率：7.3%

縮減額：3,227億円）

(2) 平成16年度フォローアップにおけるコスト縮減率の高い事務所について

平成16年度フォローアップにおけるコスト縮減率の高い事務所について、表 1 に紹介します。

(3) 取り組み当初からの通算コスト縮減率について

平成16年度の総合コスト縮減率は、平成14年度を基準年として算定されていますが、平成8年度を基準年に換算し、平成9年度からの取り組みを通算して平成16年度のコスト縮減率を算出しました。その結果、平成8年度を基準年とした平成16年度の総合コスト縮減率は、約17%（物価の下落等含む約25%）となりました（図 3 参照）。