

国土交通省「公共事業コスト構造改革」の取り組み成果について

国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 ○駒田 達広
 // 佐近 裕之

1. はじめに

厳しい財政状況の下で限られた財源を有効に活用し、効率的な公共事業の執行を通じて社会資本整備を着実に進めていくため、国土交通省では公共事業のコスト縮減に取り組んできた。平成12年度からは工事コストの低減だけでなく、工事の時間的コストの低減、ライフサイクルコストの低減、工事における社会的コストの低減、工事の効率性向上による長期的コストの低減を含めた「総合的なコスト縮減」に取り組み、平成15年度に設定した平成19年度までの達成目標値である総合コスト縮減率15%を概ね達成した。

2. コスト縮減施策の経緯

公共工事のコスト縮減に対する取り組みは、国民のコスト意識の高まりを背景に平成6年12月に当時の建設省（現国土交通省）が「公共工事の建設費縮減に関する行動計画（以下「平成6年行動計画」という）」を策定したところから始まった。当時、省内に「公共工事積算評価委員会」を設置し、積算の妥当性を検討したところ、我が国の公共工事コストが諸外国のそれと比べてやや高いという結果が得られた。これを受け、内外価格差の状況把握や原因分析を行うため、我が国と諸外国における公共工事の建設コストの実態調査を行ったところ、自然条件や社会条件の違いに加え、建設資材の調達方法、建設機械の稼働率、工事規模・工期の設定方法、等について相違があり、建設コストに改善の余地があることが判明した。このため、平成6年行動計画では、①資材費の低減による建設費の縮減、②生産性の向上による建設費の縮減等の施策が盛り込まれた。その後、依然として厳しい財政事情の下で、引き続き社会資本整備を着実に進めること、また当時実施されてきた施策の定着や新たなコスト縮減策を進めていく必要があることから、平成9年4月に「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」、「同行動計画」、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計画」、平成13年3月に「同新行動計画」を策定し、取り組みを継続してきた。

3. コスト構造改革

さらに、平成15年度からは新行動計画を継続しつつ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」に取り組むこととし、①事業のスピードアップ（合意形成等の改善、事業の重点化等）、②計画・設計から管理までの各段階における最適化（計画・設計の見直し、新技術の活用、監理の見直し等）、③調達の最適化（入札・契約の見直し、積算の見直し等）をポイントに、平成15年度から平成19年度までを期間に「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム（以下、「コスト改革プログラム」という）」を策定し、従来からの工事コストの縮減と新たな取り組みを加味した総合コスト縮減率で15%（平成14年度比）を目標とした。プログラムの最終年度である平成19年度の国土交通省・関係機構等の総合コスト縮減率は14.1%、縮減額は5,678億円となり、概ね目標を達成した。

表1 平成19年度の総合コスト縮減率

H19 総合コスト縮減率	工事コストの縮減	事業便益の 早期発現	将来の維持 管理費の縮減	合計 (間接1を除く)	間接的な効果 (間接1)	総合コスト 縮減率
国土交通省・関係機構等	14.3%	0.8%	1.0%	15.8%	-1.7%	14.1%

(注) 縮減率は、平成14年度における標準的な公共事業のコストを基準とし、施策適用がなかった場合における仮想的な工事積算額と実際の積算額との比較により効果を計上している。四捨五入の関係で数値が合わないことがある。

※1 表中の「工事コストの縮減」は、従来の「工事コストの低減」と「規格の見直しによる工事コストの縮減」によるものである。

※2 間接1とは、建設資材・建設機械の価格変動が建設工事費の縮減に与える効果を算定したものである。

キーワード 公共事業、コスト構造改革、工事コスト縮減、総合的なコスト縮減

連絡先 〒305-0804 茨城県つくば市旭一番地 TEL029-864-7410

4. 取り組み結果の分析

コスト改革プログラムによる5年間のコスト縮減実績は、初年度(平成15年度)の縮減率5.9%、最終年度(平成19年度)の縮減率15.8%と年度ごとに順次増加した(“間接1 [表1参照]”を除く)。平成19年度コスト縮減率15.8%の内訳は、工事コストの縮減12.2%、規格の見直しによる縮減2.1%、事業便益の早期発現による縮減0.6%、将来の維持管理の縮減0.9%となり、工事コストの縮減が大きな比率を占めている。従来から継続して取り組んできた工事コスト縮減は年度ごとに伸展している一方、新規施策である事業便益の早期発現による縮減、将来の維持管理の縮減については工事コストの縮減ほど大きく伸展しなかった。

また、コスト縮減策の実施件数でみると、工事コストの縮減11,755件、規格の見直し387件、事業便益の早期発現37件、将来の維持管理の縮減1,021件となっており、実施件数の施策別構成比はコスト縮減率の構成比と同様の傾向となっている。これは、工事コスト縮減は縮減策を実施したどの工事でも実績値が計測可能であるのに対し、事業便益の早期発現は一定区間の供用・完成等の事業の節目ごとに計測されるため計測件数が多くないこと、将来の維持管理の縮減は構造物の工事の全てが適用対象とはならないことが理由と考えられる。コスト改革プログラムの施策を取り入れて計画・設計された施設が、今後の工事段階でコスト縮減の効果を発揮していくことが期待される。

5. コスト縮減施策の細別ごとの効果

平成19年度コスト縮減率を施策別に分類すると、縮減率の高かった施策として、設計方法の見直し4.7%、建設副産物対策2.5%、規格の見直しによるコスト縮減2.1%が挙げられる。設計方法の見直しの事例として標準設計・技術指針の改訂、橋梁・土工区割り見直し、少数桁・合成桁の採用等を、副産物対策の事例として建設発生土の工事間流用の促進、リサイクル推進、再生資源利用促進等を、規格の見直しの事例として橋梁・トンネル・歩道幅員の見直し、インターチェンジ型式の見直し(Y型、ダイヤ型の採用)等を実施した。

6. これからの取り組み

引き続きコスト縮減の取り組みを継続する必要がある一方で、行き過ぎたコスト縮減は公共事業の工事目的物自体の品質低下を招く恐れもあることから、コスト削減のみを偏重せず、VFM[※]最大化を重視し価格と品質両面からの施策を充実することとし、平成20年3月に「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定した。同プログラムでは、これまでのコスト縮減の取り組みに加え、①民間企業の技術革新によるコスト構造の改善、②長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、③工事に伴う環境負荷の低減等の社会的コスト構造の改善を評価項目とし、平成24年度までに15% (平成19年度比) の総合コスト改善を目標としている。

※VFM(Value For Money)：経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も高いサービスを提供すること

参考文献

- 国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム (平成15年3月)
- 国土交通省ホームページ/コスト構造改善：<http://www.mlit.go.jp/tec/cost/>

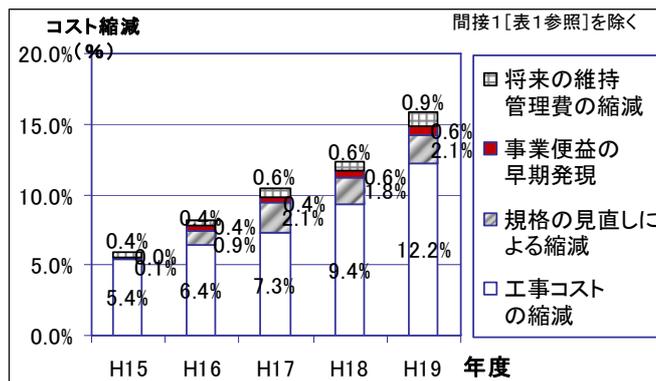


図1 コスト縮減率の推移 (H15~19年度)

表2 総合コスト縮減率の細別 (平成19年度)

施策項目	縮減率
従来の工事コストの縮減による効果の縮減率	
1. 工事コストの低減	
直接的施策の効果算定	
直接1	
①計画手法の見直し	1.7%
②技術基準等の見直し	0.7%
③設計手法の見直し	4.7%
④技術開発	1.0%
⑤入札・契約制度(契約前、契約後)	0.8%
⑥積算合理化	0.5%
⑦発注ロットの設定	0.2%
直接2	
⑬建設機械の有効利用	0.0%
⑰建設副産物対策	2.5%
その他の間接的施策 ※1	0.1%
間接的施策の効果算定	
総合コスト縮減額として新たに計測する効果の縮減率	
2. 規格の見直しによる工事コストの縮減	2.1%
3. 事業の迅速化による事業便益の早期発現	0.6%
4. 将来の維持管理費の縮減	0.9%
5. 間接1 (建設資材・建設機械の価格変動による影響の補正)	
	-1.7%
合計	14.1%