

「公共事業コスト構造改善」(平成 21 年度)

結果報告について

平成 22 年 12 月 24 日
行政効率化
関係省庁連絡会議

(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善プログラム」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 15 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 21 年度の実施状況を取りまとめ、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 5.9% の改善

平成 21 年度は、政府全体（全府省・全公団等）で、公共事業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 5.9% 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 4.8% となる。（別紙－2）。

今後も「公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、VFM 最大化を重視した「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 21 年度実績

総合コスト改善率	：	改善率：5.9%	改善額：2,507 億円
物価等の変動を含めた改善率	：	改善率：4.8%	改善額：2,070 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「総合的なコスト削減」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

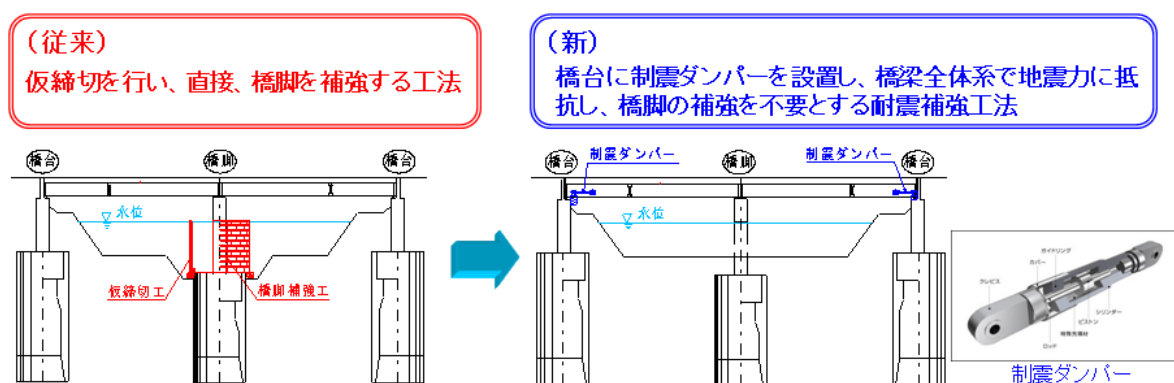
(以下 () 内は対応するプログラムの施策項目 (<参考1>参照))。

□ 計画・設計・施工の最適化

☛ 制震ダンパーを用いた橋脚耐震補強工法の採用によるコスト改善

(【1】計画・設計の見直し)

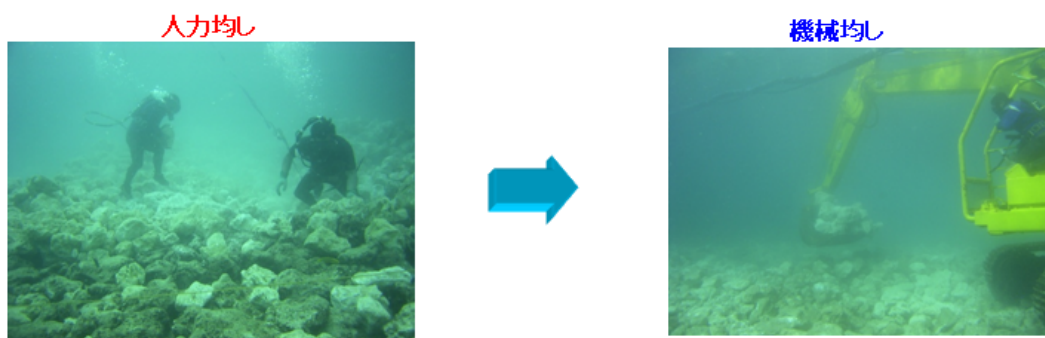
- 平成 21 年度穴内橋外耐震補強工事において、従来のポリマーセメント巻立て工法に対し、水中部の仮締め切り工及び柱補強工が不要な制震ダンパーによる橋脚補強工法を採用し、約 60% のコスト改善 (改善額 50 百万円) (国土交通省)



☛ 港湾工事における水中バックホウによる施工

(【3】民間技術の積極的な活用)

- 平良港 (本港地区) 防波堤 (下崎西) 2-H 工区築造工事において、水中での石材の敷均し作業を、従来の人力施工に対して、水中バックホウでの機械施工とすることにより、作業の効率化が図られ、約 2% のコスト改善 (改善額 8 百万円) (内閣府)



☞ 老朽化した既存の木道を再利用した木敷歩道の設置

（【2】施工の見直し）

- ・ 従来、廃棄される老朽化した木道を、歩道として再利用することで、木道の新設に必要な経費及び廃材処分に係る経費の削減が図られ、約 17%のコスト改善（改善額 5 百万円）（環境省）



☞ 掘削土砂搬出方法を変更して社会的コストの改善

（【5】社会的コストの低減）

- ・ 鉄道事業において、トンネルの掘削土砂の搬出方法を従来のダンプ運搬に対し、ベルトコンベアに変更し、環境負荷を低減することで、約 64%のコスト改善（改善額 2 百万円）（鉄道建設・運輸施設整備支援機構）

（従来）ダンプによる搬出



（新）ベルトコンベアによる搬出



□ 維持管理の最適化

☞ ラバースチール補修によるコスト改善

（【2】戦略的な維持管理）

- ・ 池津川取水堰堤補修工事において、従来の鋼板に対し、ラバースチールを採用することにより、メンテナンスフリーとすることができ、約 51.7%のコスト改善(改善額 131 百万円／50 年)（国土交通省）
- ・



従来：鋼板



新：ラバースチール

【連絡先】

内閣官房副長官補室 内閣参事官 石田 優
主 査 二瓶朋史

TEL: 5253-2111(内 82415)
5253-2111(内 82448)
3581-2528(直通)

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) 調達の最適化（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指す。
- 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. 調達の最適化

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