

「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム(案)」等に対する
ご意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方

	ご意見の概要	国土交通省の考え方
1	<p>【1】計画・設計の見直しの施策提案 事業ごとの設計基準類の作成</p> <p>技術基準の運用の簡素化が必要です。計画設計時の委託業務ごとに工法や材料を比較選定することは時間と経費の無駄と感ずります。例えば、圏央道の設計基準を作成して、適用条件を明示して、条件内であれば簡易に工種・工法の選定が出来るようにする。そのことで、設計業務の発注者、受注者ともに、事前の比較検討・設計が省力化でき、より有意義な業務進捗が図れると感ずります。当然「事業ごとの設計基準類」は弾力的な運用が図られる方策も付加すべきです。</p> <p>交通量推計の使用限界の明示</p> <p>便宜的な手段として行われている交通量推計値が、あたかも絶対的な値という雰囲気があります。概ねの試算であることを、有識者の意見として本省でまとめ、参考値とするように表記すべきと感ずります。当然、便益値もやむを得ざる参考値であることを明示することで納税者の理解も得られると感ずります。</p>	<p>簡易な構造物については標準設計を取り入れるなど、これまでも簡素化に取り組んでいるところです。一方で、橋梁等の比較的規模が大きく、創意工夫の余地がある構造物については、性能規定を取り入れているものもあることから、構造物の特性に応じて適切に技術基準を運用することが重要であると考えております。</p> <p>今後の施策の検討に当たって、ご参考とさせていただきます。</p>
2	<p>施策2.関係機関との調整による協議手続きの迅速化・簡素化における具体事例の追加 道路工事(殆どの場合道路橋工事)に係る河川管理者協議について、河川管理者毎に基本協定締結及び定例会議設定を行い、工事着手の迅速化を図る。</p> <p>(理由)河川管理者協議が原因となって、工事着手が遅れる場合があつて、河川管理者の積極的対応を促すため、協議の枠組みをつくる。</p>	<p>これまでも道路橋工事の実施に当たっては、河川管理者との協議の円滑化を図ってきたところであり、今後の施策の検討に当たって、ご参考とさせていただきます。</p>
3	<p>施策5.あらかじめ明示された完成時期を目標とした計画的な用地取得を実現における具体事例の追加 収用裁決後1年以内において、行政代執行手続きを開始するルールの確立</p> <p>(理由)収用手続きに積極的に取り組んできたので収用裁決まで相当到達している。しかし、居住者がいる場合、大都市ではそのまま居座るケースがあるので速やかな代執行がどうしても必要である。</p>	<p>施策の事例はあくまで代表的なものを記載したのですが、計画的な用地取得を実現するため、今後の施策の検討に当たって、ご参考とさせていただきます。</p>
4	<p>施策への要望</p> <p>事業のスピードアップ、【1】合意形成・協議手続きの改善、【3】用地・補償の円滑化の項で述べられているが、工事着手前の地元・関係機関との調整未了、或いは工事用地取得未了であるにもかかわらず、工事を発注される事は極力避けてもらいたい。</p> <p>(理由)地元・関係機関との調整、用地問題解決迄工事着手を待たねばならないことが往々にしてあり、経費を主としたコスト増につながる。</p>	<p>ご指摘のとおり、速やかな用地解決が重要であることで、用地補償の円滑化に関する施策を取り上げています。</p>

	ご意見の概要	国土交通省の考え方
5	<p>施策 8. 技術基準の弾力的運用における具体事例の追加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の多い交差点において、用地買収を積極的に行い、右折または左折レーン追加する。 <p>(理由) 街路の渋滞箇所は交差点である。一方、都市部では数百m以上の路線全体の用地買収終了には実際 20 年近く要してきた。この時間コストを考えれば交差点付近の道路拡幅が最も効果がある。さらには、立体化が望ましく、積極的に取り組むべきと考える。</p>	<p>今後の施策の検討に当たって、ご参考とさせていただきます。</p>
6	<p>新規施策の追加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 9 に関連し、「大規模事業における設計マネジメントの普及」を入れたら如何でしょうか。 <p>(理由) IC のような箇所において数年度に亘って多くの設計が行われておりますが、効率的な事業執行をより一層図るため、設計全体を通しマネジメントするチームが必要ではないか思います。発注者の職員不足や担当者の異動など、業務遂行上の課題に対応するため。</p>	<p>国土交通省では、予備設計など上流段階の業務に対して積極的に設計 V E の導入を進めており、今後の施策の検討に当たって、ご参考とさせていただきます。</p>
7	<p>新規施策と具体事例の追加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 10 の工事実施段階における事業連携等の推進に、 として「設計条件等の的確な確認」を追加 ・ (具体的事例) に三者会議の推進を追加 <p>(理由) 現在、試行的に三者会議が行われておりますが、より一層円滑な事業執行の観点から三者会議の推進が必要と思います。なお、これまでの工事における問題点等を整理しマニュアル化するなど問題点の共有化が図られれば良いと思います。また、三者会議の対象業務を設定しては如何でしょうか。特に、軟弱地盤箇所の工事は必要と思います。</p>	<p>ご意見を踏まえ、プログラムの施策 3 1 に追加致しました。</p>
8	<p>施策への要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策 29：民間の技術力・ノウハウを活用した調達方式(PFI)の積極導入について わが国 PFI 事業は、公共のコスト削減を第一義とする傾向にあるが、事業の本旨である「新たな官民パートナーシップ構築」への積極的な取組みが望まれる。 <p>(理由) わが国の PFI 事業(BOT)は、「国や自治体が基本的な事業計画を策定のうえ、公共調達の一括発注により事業者の競争を促して施設整備費の延払費用を削減する仕組み」との解釈が優位であり、「公共が達成したいサービス機能や業績を設定して、サービス提供手段を事業者に自由に提案させる」観点に乏しいといえる。PFI は、これまで公共が抱えてきたリスクを事業者に移転することにより生まれるコスト削減額を官民が配分して、公共の VFM 向上と事業者の利益確保を達成する手法であり、官民パートナーシップの構築が事業の成否を大きく左右する。こうした課題への対処に当って、PPP の本来の思想(行政機関と産業界・エンドユーザー等がお互いを対等のパートナーとして認め合うことを前提に、それぞれが持つ資源・技術・知見を最大限に発揮して、問題の解決・目的の達成を図る。)に立ち返り、経験と能力を備えた当事者が各々の役割を適切に分担することにより、事業全体のリスクを低減する仕組みの導入が急がれる。</p>	<p>P F I を実施する際には、事業に関わる様々なリスクを最も適切にコントロールできる者にそれぞれのリスクを負担させることが原則であり、これまでの P F I 事業においても官民が適切にリスクを分担しつつ事業が実施されていると認識しています。また、こうした考え方については、参考書の公表及び P F I セミナーの開催等により情報提供に努めているところです。</p> <p>この観点も含めて、プログラムにおいて、「P F I 方式の一層の活用の推進」と記載しています。</p>

	ご意見の概要	国土交通省の考え方
9	<p>【2】入札契約の見直しの施策提案 評価条件の見直しと適正な業務配分</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省関東地方整備局の建設コンサルタントとの委託業務の選定は、公募型プロポーザルか公募型選定指名競争入札になっています。技術力を中心とした選定方法は、数年の経過を経て、評価方法もかなり透明性の高い内容となってきました。また、技術提案書の提案内容も A4 用紙 1 枚と簡素化もかなり図られ、発注側の関係者の尽力によるところが多いと感じています。しかし、評価方法の中で最も疑問があるのが「専任性 手持ち業務量」で「手持ち業務が金額 4 億円及び 10 件以上は特定しない」となっています。4 億円未満は減点も受けず全く手持ちのない予定管理技術者と差異のない形となっています。これは 4 億円までいくらかでも契約可能ということです。件数 10 件は大きな疑問はありませんが、「予定管理技術者の手持ち 4 億円」は著しく妥当性を欠いていると感じています。相当に優秀な技術者でも、手持ちで業務を 4 億円を持って、十分な業務対応できるのでしょうか。農水省のプロポーザルでは、上限を 1 億円として、手持ち金額で減点していると仄聞しています。優秀な技術力に加えて、的確な業務量を評価対象とすべきと思うものです。発注側で手持ち業務の評価について早急に対応されることを切に望むものです。 	<p>手持ち業務量の評価については、今後とも当該業務の専任制が損なわれないように適切に設定して参りたいと考えております。</p>
10	<p>新規施策の追加 施策 32 に若手技術者の育成を追加 (理由)継続的な品質確保の観点並びに若い人の定着を高めるためにも若手技術者の育成が必要とします。</p>	<p>ご意見を踏まえ、プログラムの施策 3 2 の施策の表現を以下に修正しました。 「優良な労働力の確保・育成を図る」 「優良な技術者の確保・育成を図る」</p>
11	<p>施策への要望 ・調達の最適化、【2】入札・契約の見直しの項で述べられているが、工事が複数年にわたる場合に、所謂「ゼロ変更」により、請負金総額を変更せず当該工種設計変更増分を他工種の数量調整でカバーする手法を、是正してほしい。 (理由)設計変更の随時対応が工事請負金額として現れないため、現場の収支状況が極めて捕らえづらくなる。また各工種の数量が現場の状況と乖離するため非現実的である。</p>	<p>今後の施策の検討に当たって、ご参考とさせていただきます。</p>
12	<p>施策への要望 ・調達の最適化、【2】入札・契約の見直しの項で述べられているが、引き続き「維持管理付き工事」の積極的導入を図ってほしい。 (理由)民間の維持管理技術を工事施工に取り入れて更なるコストダウンを図ることが可能となると考えられる。</p>	<p>ご指摘の点については、施策 30 の に記載しているように、今後も積極的に推進して参ります。</p>

	ご意見の概要	国土交通省の考え方
13	<p>具体的施策（調達）に対する要請</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合評価方式等による公共工事の品質確保の促進（施策 25）、多様な発注方式の活用（施策 26）、建設マネジメントの高度化（施策 30）等の新入札方式や調達システムの促進が、全ての企業が公平に取り扱われることが保証され、外資企業を排除する等差別的な実施が回避される保証のもと取り組まれることを要請致します。 ・施策 29 における民間の技術力・ノウハウを活用した調達方式（PFI）に関して、透明性に富み、公平でオープンな調達手順を活用することを国土交通省に要請致します。また、WTO/GPA 協定が遵守されていることを確かなものにするため、WTO 政府調達協定基準類を超える PFI プロジェクトを遂行する際には、発注者が WTO/GPA の規定に則っていることを確言していることを、国土交通省が注意深く監視するよう要請致します。 ・一般原則として、建設企業及びデザイン企業の兼務、作業結果が適切に報償されているよう保証することを国土交通省に要請致します。デザインフィーに関する通達 1206 等、適切な報償は公共工事等の品質確保の推進（施策 32）が掲げる目標に貢献することと存じます。 	<p>政府調達協定等に則り、引き続き適切に対応して参りたいと考えております。</p>
14	<p>新規施策の追加 施策 . 契約の不調・不落實因の是正 実勢価格との差異の大きい積算価格は見直す。 工事請負契約における設計変更の基準を確立して、請負契約の透明性を図る。 短期工期(半年程度未満)の工事の年度後半への偏りを是正し、年度当初契約を推進する。 (具体例) ・大都市部では共通仮設費等の積算が実勢費用と差異がある。 ・工事請負契約における設計変更ガイドライン(案)を明確し、周知徹底を図る。 (理由) 契約の不調・不落實は事業効果の停滞、また公共施設の老朽化を招きトータルコストは増大するので決して座視してはいけない。一方、配置技術者要件の緩和などによる安易な契約条件の緩和は不良不適格業者の参入となるので避けねばならない。そこで客観的に合理的な要素について着目し改善する。</p>	<p>ご提案頂きましたご意見は、プログラムの施策 3 1、施策 3 4 をもって積極的に推進して参ります。</p>

	ご意見の概要	国土交通省の考え方
15	<p>新規施策の追加 サービス購入型などの多様な事業執行スキーム導入の推進</p> <p>(理由) インフラ整備のコスト縮減は、民間企業の適切なインセンティブがあり成し遂げられる。このため、コストカッティングのみではなく、インセンティブ付与も含めた多様な事業執行スキームを取り入れる必要があるように思う。わが国の建設産業が欧米企業と競争性を保ち、適切な成長が必要であること、建設市場の国際化が顕著な現実を考えると、計画から建設、運営までを一貫して民営化する方がトータルとしてはコストが小さくなる。運営に関してもコンセッション方式の方が価値の発揮に繋がりやすいと考えられる。他方、管理会計基準の国際的標準化が進むと明確な契約に基づく事業執行が求められる。これらを考慮すると、民間企業は多様な事業執行方式に習熟しておく必要がある。これらの方式がわが国に即なじむかどうかは別途研究が必要である。しかし、現にヨーロッパや北欧ではこの方式によるプロジェクトが進行しつつある現実を考えると、早急な対応が必要と考える。このため、民間企業のインセンティブ導入も含めた多様な事業執行スキームの導入が必要と考える。</p>	<p>国土交通省では、民間の資金・能力を活用することで、効率的かつ効果的に社会資本を整備・管理するため、サービス購入型を含め、PFI方式の導入を推進しています。所管のPFI実施件数は平成19年12月末現在60件となっています。</p> <p>この観点から、国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム(案)において、「PFI方式の一層の活用を推進」と記載しています。</p>
16	<p>新規施策の追加 下水道資産の多目的利用を提案する。もって、社会的コストの縮減、ヒートアイランド現象の解消、地球温暖化対策に寄与する。</p> <p>(理由) 下水道処理でエアレーションタンク(AT)から発生するCO2や下水熱などを有効利用する計画を提案する。</p> <p>(具体的事例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 下水処理場の施設の上で、トマト、サニーレタスなどの野菜を生産する。栽培に必要なCO2はATから発生するガスを利用し、熱源もヒートポンプで下水熱を利用、照明は消化ガス発電を利用する。水は処理水を利用するし、将来的には栄養分も下水より得る。また、都市部の下水処理場は野菜などの消費地に近く、有利な立地条件にある。 	<p>当該プログラムは、工事に伴う総合的なコスト改善効果を評価するものであり、ご提案の内容は、新たに費用が必要なこともあり、具体的にどのような効果を生むのかも不明であるため、現時点で具体的な施策とすることは考えておりませんが、今後の施策の参考にさせていただきます。</p>
17	<p>公共事業に対する要請</p> <p>公共事業コスト構造改善プログラムの一環であるいかなる施策においても、日本政府の政策方針であるオープン性、透明性、競争性の保持、ならびに公平な調達手順に従って行われ、また外資企業が国内企業より不利に取り扱われることのないよう要請致します。コスト構造改善プログラムの取り組みにおいて、日本の建設市場における国際競争を強化、促進し、外資企業の参入を促す必要性に応じるべく、日本政府が日本における公共事業に関する調達手順の改革を続行するよう要請致します。</p>	<p>政府調達協定等に則り、引き続き適切に対応して参りたいと考えております。</p>

	ご意見の概要	国土交通省の考え方
18	<p>公共事業に対する意見（事業規模の類型化）</p> <p>公共事業の規模は、その目的にあわせ、国全体に及ぶもの、広域圏（県レベル）に限られるもの、地域（市町村レベル）のもの等に類型化する必要がある。その分類に従ってコンセンサスの得る方法や手段を変えるべきである。</p>	<p>国土交通省では、構想段階の計画策定プロセスをより透明性をもったものにするため、これまでの取組や、環境省の「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」の策定などを踏まえつつ、計画策定の手続きのあり方や、社会経済面、環境面等総合的な観点からの評価のあり方などの計画検討プロセスを充実させた「公共事業の構想段階からの計画策定プロセスガイドライン」の策定に向けた検討を行っているところです。今後は同ガイドライン等を踏まえ、引き続き適切に対応して参りたいと考えております。</p>
19	<p>公共事業に対する意見（住民参加のシステム）</p> <p>最近の事業で行われているPI方式は日本の国にはなじまないシステムである。意見を言う人はそのほとんどが直接的な利害関係者である。事業の目的や、その規模に応じ現在の法制度の中で十分意見が述べられる機会が存在している。構想段階で多くの意見聴くことは重要である。しかしその意見はその目的、規模に応じて選択されるべきである。意見は、第三者からのものとすべきであり、直接の利害関係者からの意見は法制度の中に留めるべきである。また第三者意見の言える委員は、広く国民全体から無作為に選んだ委員とする方が望ましい。（裁判員制度をイメージ）</p>	<p>プログラムにある具体的施策は、その目的等に応じた所要の基本性能・品質を確保した上でVFM最大化の観点からコストや品質の向上を図ることを目的としております。このために様々なしさをけんとうしておりますが、それぞれの施策毎に適する施策を行うこととしており、できる限りその施策の効果を定量的に把握することができるよう努め、当該施策の実施状況について分かり易く表現して参りたいと考えております。</p>
20	<p>具体的施策</p> <ul style="list-style-type: none"> コスト構造改善プログラム(案)には、“具体的施策”として「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性能・品質の確保」とありますが、これらを同時に実現しようとする事は、何の為に何を整備するのかという一番大切な事を曖昧にします。それを受けて、コスト構造改善フォローアップ実施要領(案)の“施策の分類”それぞれを実現する為にはこれらの中から何を優先するのかを明確にして、その為に必要なコスト、不要なコストをしっかりと抽出しなければなりません。このプログラムの中にはそのような一歩進んだ前向きな方向性が見当たらないのが残念です。 	<p>プログラムにある具体的施策は、その目的等に応じた所要の基本性能・品質を確保した上でVFM最大化の観点からコストや品質の向上を図ることを目的としております。このために様々なしさをけんとうしておりますが、それぞれの施策毎に適する施策を行うこととしており、できる限りその施策の効果を定量的に把握することができるよう努め、当該施策の実施状況について分かり易く表現して参りたいと考えております。</p>
21	<p>公共事業に対する意見（事業費の分類）</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の事業費は、調査費と工事費、用地費に分かれている。実際にはこの使い方が不明朗な部分が多い。もう少し細分化すべきである。例えば本来の調査と住民説明のための調査は区別すべきである。工事についても直接的な工事とそれ以外のものを分離すべきである。用地についても同様である。（直接的な費用と間接的費用の明確化）その事業に要する費用と、民主国家であるためにその説明に要する費用をはっきりさせ国民に示すべきである。 	<p>今後の施策の検討に当たって、ご参考とさせていただきます。</p>

	ご意見の概要	国土交通省の考え方
22	<p>コスト縮減に対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> コスト削減に対する意見公募について、国土交通省の案では数パーセントの削減は可能であるかもしれませんが、抜本的な解決にはなりえないと思います。国民が納得できる事業であればコストが安いかが高いかは判断の外にあるのではないのでしょうか。 	<p>ご指摘のとおり観点から考えられることから、次期のプログラムでは VFM の考え方を取り入れ、コストの縮減だけでなく投資に対して最大の効果が得られるような考え方を導入したプログラムに転換を図っていきます。</p>
23	<p>全般の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 改善プログラムのコストと品質の両面の重視はとても良いと思いますが、実施要領(案)に「プログラムに定められた各施策について実施状況を検証する。」とありますので、施策が多種に亘りフォローアップが大変だと思います。できればコストの施策、品質の施策、両面の施策などに区分し整理してみる方法もあると思います。 	<p>できる限りその施策の効果を定量的に把握することができるよう努め、当該施策の実施状況について分かり易く表現して参りたいと考えております。</p>
24	<p>公共事業に対する意見(国土基盤のフレームワークを明確化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共事業は、国家がその国をどのような形にしていくかという目的を定め、その目的にあわせた基盤を整備することにある。その目的は、その国の安全保障であったり、経済の発展であったり、国民の生存権の確保であったりいろいろあるであろうし、その時代の国際情勢、国内情勢によって変化するものである。そのため、その目的にあわせて実施するプロジェクトが必要である。現在実施されている事業は、各省の縄張りの中で事業を展開しているために、国民の目線で見るときに非常に判りにくく、また理解が得られない点でもある。このためには、目的の明確化、省庁を超えた公共事業発注の一元化が望ましい。 	<p>今後の施策の検討に当たって、ご参考とさせていただきます。</p>