

国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム

取組み状況一覧表

(平成19年度実績公表資料)

- <凡例>
- ◎ : 新規
 - : 継続
 - : H18年度以前に実施した施策であるが、H19年度もコスト縮減効果を発揮しているため、フォローアップ対象としているもの

施 策		平成19年度の取り組み
(1)事業のスピードアップ		
【1】合意形成・協議手続きの改善		
施策1 構想段階からの合意形成手続きを導入、推進する	① 各事業における標準的な住民参加等による合意形成手続きを施行する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共事業の構想段階における計画策定プロセスのあり方について、標準的な考え方を示す新たなガイドラインの策定に向けた取り組みを実施。 ○ 環境整備事業において、住民参加等による合意形成手続きを施行した。 H18年度 3件 → H19年度 2件 ○ 河川浄化2件、自然再生4件において協議会等を開催し地域住民等の意見聴取を行った。 H18年度 6件 → H19年度 5件
	② 事業ごとに事業プロセスの構想段階からの合意形成手続きを導入、推進する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 河川整備計画における住民参加プロセスを推進。 ○ 市民参画型道路計画プロセスのガイドラインにより、構想段階における第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーションを推進。 H18年度 9件 → H19年度 8件 ○ ガイドラインに基づき、住民参加の取り組みの推進を図る。 H18年度 12港 → H19年度 11港 ○ 個別事業において、「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメント・ガイドライン(案)」に基づき、住民等との合意形成の手続きを推進。 H18年度 1件 → H19年度 2件
施策2 「協議・手続きの総点検」に基づき、関係省庁とも調整し、協議・手続きの迅速化・簡素化を図る	① 平成14年度に実施している「協議・手続きの総点検」に基づき、関係部局で協議・手続きの内容の必要性、妥当性等を含めて点検し、迅速化・簡素化について検討するとともに、他省庁に関連するものについては調整を行う	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「河川・鉄道連絡調整会議」を開催し、河川改修に伴い架替の必要な橋梁について情報提供を行いその後の橋梁改築の円滑な実施に向け、調整を図っている。 H18年度 1件 → H19年度 1件
【2】事業の重点化集中化		
施策3 事業評価を厳格に実施し、事業箇所を厳選する	① 新規事業採択時評価と再評価を厳格に実施し、事業箇所を厳選する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 空港整備事業において、平成18年度末までに、新規事業評価2件、再評価を1件実施。 H18年度 3件 → H19年度 1件
	② 事業完了後の事業の効果や環境への影響等の確認を行う事後評価を導入し、同種事業の計画・調査のあり方等に反映する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業完了後一定期間(5年以内)経過した事業について、事後評価を実施。 H18年度 37件 → H19年度 130件 ○ 事業完了後一定期間(5年以内)経過した事業について、事後評価を実施。(平成14年度から供用を開始した事業について平成18年度末までに事後評価を実施。) H18年度 67件 → H19年度 26件
施策4 完成時期を予め明示するなど事業の進捗管理を徹底するとともに、総事業費管理の導入を検討する	① 早期完成の必要性や効果が高い事業について完成時期を予め明示宣言するなど事業の進捗管理を徹底し、重点的な投資による早期供用を図る	<ul style="list-style-type: none"> ○ プロジェクトマネジメント手法の導入。 ○ 高潮被害等の特に著しい区間を中心に重点区間を設定、公表し、重点的に整備を実施することにより、概ね5年で効果発現を図る。 ○ 自力避難が困難な災害時要援護者が24時間入居・入院している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所を特定、公表し重点投資を実施、概ね5年間で対策を完了する。

施 策		平成19年度の取り組み
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間を緊急対策特定区間として設定し、早期の効果発現を図るため、重点投資による河川事業を実施中。ホームページ等により事業概要を公表。(北海道局:幌向地区堤防の完成化、大和田地区遊水地の2事業で実施。) H18年度 4件 → H19年度 2件 ○ 投資効果が高いプロジェクト等から5年後の姿が見えるプロジェクトを抽出して、供用目標などを公表したうえで、毎年の事業の進捗管理を徹底する。 H18年度 199件 → H19年度 177件 ○ 残りわずかな用地買収が事業進捗のあい路となっている路線等を、一定期間内の完了させる路線(完了期間宣言路線)として地方公共団体が公表し、国は重点的に支援。 平成14年度に宣言をした28路線35箇所のうち、平成15年度末までに13路線15箇所が完了。 また、東京都においては平成15年度に15路線23箇所の公表を実施。(新たに8路線16箇所が追加) ○ 事業採択時に事業期間を公表し、概ね5年以内の事業効果発現を目標に投資を重点化。 H18年度 3カ所 → H19年度 4件 ○ 事業便益の早期発現のため、国営公園事業に時間管理概念を導入し、事業完了年度及び総事業費等の事業目標を設定 H18年度 1件 → H19年度 1件
【3】用地・補償の円滑化		
施策5 地籍調査を促進するとともに、計画段階から土地情報を把握する	① 地籍調査に関する各都道府県の連絡調整協議会を活用して公共事業との連携を図る ② 計画段階から登記の状況、埋蔵文化財、補償物件等の土地情報を把握して計画へ反映する等、円滑な事業実施を図る	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成19年10月に開催した都道府県国土調査担当課長会議等において、地籍調査事業推進のための連絡会議の活用について各都道府県に協力要請を行った。 ○ 計画段階から埋蔵文化財、補償物件等の土地情報を把握して計画へ反映する等、引き続き円滑な事業実施を図る。 H18年度 23件 → H19年度 15件
施策6 土地収用法を積極的に活用するとともに、補償金仲裁制度の活用を図る	① 用地幅杭打設から3年または用地取得率が80%になった時のいずれか早い時期まで事業認定申請手続きに移行すべきというルールを周知徹底するとともに、用地取得の進捗状況等の公表を図る	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市計画事業を含め、適期申請ルールについての徹底を図るとともに、インターネット等を活用して、用地取得の進捗状況、事業の見通し、事業期間延長の場合の理由や対応策等を公表するよう文書で通知を行った。(平成15年3月28日) また、現場の用地担当職員への周知徹底のために携帯可能な文書を作成するとともに、住民への周知を図るために国土交通省のホームページへの掲載を行った。 上記文書に基づき、各地方整備局等において、平成15年7月から用地取得の進捗状況等の情報について、HPを活用し公表を開始した。 ● 所管補助事業においても同様の取り組みがなされることを促すため、都市、河川、道路及び港湾の各事業部局より各地方整備局等あて、適期申請ルール等について地方公共団体に周知するよう文書で通知を行った。(都市及び道路:11月28日、河川:12月2日、港湾:11月21日) また、関係公団等にも同様の取り組みがなされるよう、関係省庁、関係公団本社等間において申合せを行う(平成15年7月31日)とともに、地方公共団体等にも同様の取り組みがなされるよう、各地方ブロックごとに、都道府県等の間においても申合せを行った。(平成15年12月16日ほか) さらに、平成15年3月の事業認定等に関する適期申請等についての国土交通省の通達の趣旨について、改めて文書により周知徹底を図った。 (平成17年3月25日国総公第3号。同日付けで中央用対連からも参考通知。)

施策		平成19年度の取り組み
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 適期申請ルールについてのこれらの通知及び申合せについて、各種会議・研修を通じて、起業者に対して一層の周知徹底を図った。(平成19年5月17日:用地第一課長等会議他。また、用地対策連絡協議会等においても会議等で周知。(北海道地区:10月18日他)) ○ また、用地取得の進捗状況等について、各地方整備局等において、ホームページへの公表を引き続き行った。
	② 土地収用法の規定による補償金仲裁制度の周知を図る	<ul style="list-style-type: none"> ○ 補償金仲裁制度の積極的活用について、各種会議・研修を通じて周知徹底を図るとともに、国土交通省のホームページへの掲載を行った。その結果、地方整備局において、当該制度に基づいて仲裁申請を行った事例が3件みられた。
施策7 代替地情報提供システムの活用等により生活再建対策を推進する	① 代替地情報提供システムの参加者(各起業者、土地開発公社等)による需要情報、供給情報の充実を図る	<ul style="list-style-type: none"> ○ 代替地情報提供システムの積極的活用について、各種会議・研修を通じて周知徹底を図り、リーフレットを配布するなどして参加・活用を呼びかけるとともに、国土交通省のホームページへの掲載を引き続き行った。
施策8 用地取得業務に民間活力を活用する	① 用地取得業務において委託可能な範囲を明確化し、補償コンサルタント等の民間活力を活用する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 民間の補償コンサルタントの積極的活用について、起業者における活用ニーズ調査を行った上で、ニーズの高い部門について、仕様書等の整備を行うとともに、各種会議・研修を通じて起業者に活用を促すためのパンフレットを配布するなどして、周知徹底を行った。

(2) 計画・設計から管理までの各段階における最適化

【1】計画・設計の見直し

施策9 基準類の性能規定化を推進するとともに、限界状態設計法への移行を図る	① 「土木・建築にかかる設計の基本」に沿った基準類の改定、策定を行う	<ul style="list-style-type: none"> ○ 海岸保全施設の技術上の基準は平成16年度に制定済。 ● 土木工事共通仕様書の改訂。 ● 官庁施設の総合耐震計画基準については平成19年12月改定 ○ 建築設計基準については、平成18年3月改定。建築設備計画基準については、平成17年1月改定。 ● 平成16年3月に河川砂防技術基準(案)計画編の改訂を実施。 ○ 道路橋の技術基準の検討。 ● 平成18年1月に、鉄道事業における「土構造物設計標準」を限界状態設計法に改定した。 ● 平成19年4月において、港湾の施設の技術上の基準を性能規定化。 ○ 空港土木施設設計基準の性能規定化導入の検討
施策10 営繕事業に関する技術基準を統一する	① 営繕事業に関する技術基準を統一し、各省庁の整備における合理的な設計を推進する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成15年4月より「公共建築設計業務委託共通仕様書」、平成16年2月には「木造建築工事標準仕様書」を各省庁等の統一基準として決定。
施策11 地域の実情にあった規格(ローカルルール)の設定を促進する	① 地域の実情にあったより合理的な計画・設計を推進するため、技術基準の弾力的運用、設定を行う	<ul style="list-style-type: none"> ○ 建築設備設計基準を平成18年3月改定。 ○ 道路構造令を改正し、高規格幹線道路における追越区間付き3車線構造の規定を導入。 H18年度 1件 → H19年度 1件 ○ 道路構造令を改正し、都市内の渋滞対策に資する乗用車専用道路の規定を導入。 ○ 波浪条件など、地域特性に合わせた基準の運用。 H18年度 3件 → H19年度 2件

施 策		平成19年度の取り組み		
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 積雪寒冷地に適合した空港施設等の構造を学識経験者を含む委員会等により検討中。 ◎ 短期間利用施設の特性を考慮した3R(リデュース・リユース・リサイクル)徹底の設計手法 H19年度 1件 ◎ 鉄骨ブレースによる耐震補強から PCフレームによる耐震補強への変更 H19年度 1件 		
施策12 技術革新等により計画・設計を大胆に見直す	① 技術の動向を踏まえ構造設計等を大胆に見直す	<ul style="list-style-type: none"> ○ 汎用品を可能な限り採用する設計に見直す。 H18年度 3件 → H19年度 9件 ○ CCTV機器の構造について、一体型構造による施工。 ○ 固結工法を採用する場合の地震時の安定検討(液状化の恐れのある地盤)に解析技術の向上から動的変形解析を用いて検討を行う。 ● 「免震橋の採用が難しいとされる高橋脚の進入灯橋梁において、耐震性能向上を目的とした改良に、鉛プラグ入り積層ゴム支承による免震構造を採用」は当該空港整備完了のため終了 ○ エプロンの整備に際し、路床の改良を行う際に土質により、置き換え工法とセメント改良工法を使い分ける。 H18年度 2件 → H19年度 2件 ◎ エプロン改良方法をコンクリート舗装版撤去・打換からコンクリート版付着オーバーレイ工法に変更 H19年度 1件 ◎ 掘削方法を浚渫から鋼矢板で締切りドライ掘削に変更 H19年度 1件 ◎ 軟弱地盤における土砂運搬路を敷鉄板から敷砂利に変更 H19年度 1件 		
		② 地域の合意を得て、コストダウンを図ることができる計画・設計に見直す	<ul style="list-style-type: none"> ○ インターチェンジを簡易な形式に見直す。 H18年度 11件 → H19年度 7件 	
		③ 積雪寒冷地において通年施工を活用する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 雪寒仮囲い等の通年施工工技術の開発、推進。 	
		④ 施設の多目的化、複合化により効率的な整備を行う	<ul style="list-style-type: none"> ○ 園路構造等の見直しを行う H18年度 3件 → H19年度 1件 	
		施策13 設計VEにおいて、必要に応じて専門家の活用を図る	① 設計の早期段階から設計VEを行い、専門家の提案、アドバイスを獲得する仕組みを構築する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 対象事業において、設計VEを継続的に実施。 H18年度 6件 → H19年度 4件 ○ 建築工事における設計VE実施、成果の活用。 ○ ワークショップ型設計VEの推進
				<ul style="list-style-type: none"> ● 平成15年度に設計の総点検を実施。 ○ 設計の総点検を実施。 H18年度 7件 → H19年度 7件
		【2】新技術の活用		
施策15 新技術活用を促進する	① 新技術に関する内容、従来技術との比較、歩掛情報等の提供	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新技術活用支援施策として、積算資料、特記仕様書記載例、施工管理基準等を整備し、発注担当者に提供する。 H18年度 136件 → H19年度 136件 		

施策	平成19年度の取り組み	
<p>ための環境を整備するとともに、数値目標の設定等の取り組みを実施する</p>	<p>供を行う</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 北海道ローカル版を支援施策として暫定積算資料、特記仕様書記載例、施工管理基準等を整備し積算担当者に配布する。 H18年度 6件 → H19年度 16件 ○ 砂防えん堤等においてソイルセメント工法を実施中。 H18年度 31件 → H19年度 23件 ○ 特定の現場における新技術の選定支援及び積算資料等の整備 H18年度 3件 → H19年度 8件
	<p>② 新技術活用の数値目標の設定等、活用促進のための取り組みを進める</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「公共工事等における新技術活用システム」を運用し、直轄工事において、延べ3,020件の工事で新技術を活用。 H18年度 3020件 → H19年度 4910件 ○ 空港整備事業において、技術活用システムを運用した新技術を活用。 ○ 施工環境改善提案により、新技術や施工現場での優良な創意工夫を普及させるべく、これらの普及の阻害要因となっている基準類等の緩和を働きかける。 H18年度 32件 → H19年度 32件
	<p>③ 現場条件に合った最適な新技術の選定を支援するシステム開発等を行う</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新技術工法選定支援システムとして、技術の選定が困難な8工種について現場条件に適した新技術を選定できるシステムを開発し、発注担当者を支援する。 H18年度 8工種 → H19年度 8工種
	<p>④ 優れた技術を開発した企業及び技術者に対する表彰制度を創設する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ ものづくり日本大賞は隔年開催のため、平成18年度は取り組み実績は無し。 H19年度 2件
	<p>施策16 必要な技術開発テーマを公表すること等により民間の技術開発のリスクを低減する。</p>	<p>① 発注者として必要としている技術開発テーマを公表する</p>
<p>施策17 ライフサイクルコストを縮減する技術開発を推進するとともに新技術を活用した維持管理を推進する</p>	<p>① ライフサイクルコストを縮減する技術開発を推進する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成17年3月29日に各省各庁に対して「地球温暖化対策に寄与するための官庁施設の利用の手引き」を通知。 H19年度 1件 ○ 分別解体の促進などによる最終処分低減の検討。 H18年度 45件 → H19年度 25件 ○ 前年度までに確認した制御方式について、更なる実証試験を行い、現場適合性の確認を行った。 H18年度 2件 → H19年度 5件 ○ 河川用ポンプ設備について、維持管理の高度化及び効率化を目的とし、点検整備の内容・頻度等についての最適化の検討並びに設備の状態を客観的に把握し、整備・更新計画の立案検討を行った。 H18年度 21件 → H19年度 5件 ○ 自然エネルギーを利用した消融雪システムの開発。 ・自然エネルギーを熱源、動力源に利用する融雪システムを開発し、道路融雪を行う。 H18年度 2件 → H19年度 3件 ○ 都市公園事業における耐久性の高い材料や機械等の採用。 H18年度 5件 → H19年度 6件 ○ 長寿命化及びコスト縮減を目的に受変電設備及び発電設備の長寿命・延命対策技術の動向、実態調査し「電気通信施設劣化診断手法」を検討。 ○ 道路構造物の長寿命化の検討(劣化予測技術、補修・補強技術等の研究開発の実施)。 H18年度 45件 → H19年度 27件

施 策		平成19年度の取り組み
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市機構の賃貸住宅(新規建設)については、原則すべての超高層住棟及び東京23区内の中高層住棟にSI住宅を導入。H18年度 610戸 → H19年度 477戸 ○ 港湾施設のライフサイクルマネジメントの確立に向けた技術の開発。 ○ 塩害地域での道路構造物の長寿命化の検討。H18年度 8件 → H19年度 1件 ○ 空港土木施設のLCM技術の開発に関する検討。 ◎ 多機能型建設機械等の導入により、購入費、維持管理費及び工事費の縮減を行う。H19年度 3件 ◎ 集草梱包機付き草刈り機の導入により、除草作業費の縮減を行う。
	② 非破壊検査技術等新技術を活用した維持管理を推進する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路照明柱探傷装置を道路維持管理の点検にH17年度から本格運用を実施。(H17～H20の4ヶ年で中国管内の点検対象数:600基実施予定) また、トンネル打音点検車は、H19に策定した「点検要領(原案)」により、運用のための効果を検討中。 ○ コンクリート及び鋼構造物の非破壊検査技術の開発。 ○ 空港アスファルト舗装の層間剥離探査技術の開発に関する検討。
[3]管理の見直し		
施策18 地域住民等の参画による維持管理を推進する	① 地域住民やボランティアの参加による維持管理を推進する	<ul style="list-style-type: none"> ○ ボランティアとの協力による園内管理の推進。H18年度 5件 → H19年度 5件 ○ 地域住民やボランティアの参加による維持管理の推進。H18年度 188件 → H19年度 209件 ○ 河川アドプト制度の推進。 ○ サービス目標等を含む道路管理計画の策定や実施・計画の評価を行う市民参画型の道路管理手法(道路パフォーマンスマネジメント)の導入。H18年度 420件 → H19年度 465件 ○ 地元住民等の協力による、港湾・海岸施設の清掃活動を推進。H18年度 68件 → H19年度 70件 ○ 空港ターミナル地区のモニメント用地・樹木等の空港関係者との共同管理の推進。 ○ 冬期の歩道管理について地域住民等参加型の試みとして、歩道路面への滑り止め材散布・歩道除雪の実施。H18年度 42件 → H19年度 45件
施策19 ITを活用した施設管理等を推進する	① 管理の効率化と管理精度の向上を図るため、IT(情報技術)を施設管理や防災対策に導入する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 官庁施設の保全業務支援システムの運営。 ○ 機械設備における電子納品の実施。H18年度 505件 → H19年度 404件 ○ 河川用ポンプ設備・水門設備等について、遠隔操作・制御並びに遠方監視技術を導入した。H18年度 17件 → H19年度 15件 ○ ITを活用した施設管理によるコスト縮減。 ○ CCTVを活用した、常時及び災害時の監視。H18年度 28件 → H19年度 3件 ○ CCTVを活用した、常時及び災害時の状況把握。H18年度 20件 → H19年度 20件

施 策		平成19年度の取り組み
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 光ファイバケーブルの線路状況監視(断線や伝送損失のリアルタイム監視)及び線路管理(接続点等のデータベース管理)を行うためのシステムを構築。 H19年度 10件 ○ 光ファイバーを活用した施設の遠隔操作、監視。 H18年度 16件 → H19年度 3件 ○ 光ファイバーを活用した施設の遠隔操作、状況把握。 H18年度 20件 → H19年度 19件 ● 港湾管理者に対して港湾EDIシステムの導入の推進及び状況把握。 H18年度 94件 → H19年度 105港 ○ 集約官署からの航空灯火・電気施設の遠隔監視制御を推進する。
施策20 地域の実情等に応じ管理水準を見直す	① 公共施設等の管理水準について地域特性等に応じた見直しを行う	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成19年度に官庁施設の保全業務委託共通仕様書の見直しを行った。 H19年度 2件 ○ 河川の地域特性に応じた除草回数を見直し。 H18年度 63件 → H19年度 74件 ○ 空港施設の維持管理回数等基準の見直しに係る検討をWGで実施。 ○ 航空保安無線施設の更新寿命の延伸。 H18年度 4件 → H19年度 1件
施策21 アセットマネジメント手法等、ライフサイクルコストを考慮した計画的な維持管理を行う	① 管理におけるアセットマネジメントシステムを構築、運用する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「電気通信設備劣化診断要領(案)(電力設備編)」を制定し、平成18年度事業より適用。 ○ 道路管理におけるアセットマネジメントシステムの構築、運用。 ● 平成16年度に報告書を取りまとめたので、各鉄道事業者への情報共有を図る。 ○ 港湾施設の計画的かつ適切な維持管理の推進に向け、「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」の改正と、「技術基準対象施設の維持に関し必要な事項を定める告示」を整備した。 ○ 港湾施設の維持・更新におけるアセットマネジメントシステム導入の検討。
施策22 既存ストックを有効活用し、適正な管理を推進し、新設・更新費を低減するとともに、早期の効果発現を図る	① 既存ダム等の有効活用を図る ② 庁舎のグリーン化を推進する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 団地建替工事等において、既存植栽の利活用の実施。 H18年度 約4500本 → H19年度 約4300本 ○ 既存ダムの放流施設の改良や複数ダム間の容量振替等による治水機能の向上。 ○ 防災時に使用する移動式発電装置の有効活用を図る。 H18年度 14件 → H19年度 7件 ○ グリーン庁舎化によるLCCの縮減。 H18年度 38件 → H19年度 38件
(3) 調達最適化		
【1】入札・契約の見直し		
施策23 国庫債務負担行為の積極的活用を推進する	① 工事の平準化のため、国庫債務負担行為を計画的かつ積極的に活用する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成19年度補正予算において、いわゆるゼロ国債2,468億円を計上。
施策24 工事発注の手続き期間の短縮により適正な発注ロット設定を妨げない環境を整備する	① 発注を急ぐ工事等において、適正なロットの設定ができるよう、公募型指名競争入札等において手続き期間を短縮する	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成18年度補正予算成立時において可能な限り一般競争入札等において手続き期間の短縮に努める旨通知。

施 策	平成19年度の取り組み	
施策25 民間の技術力の結集を目的とし、提案と対話による技術力競争を重視した調達方式を試行する	① 民間の技術力の一層の吸収を図るため、VE提案を求める工事等を対象に、提案された内容の技術的審査を対話により行うなどの入札方式を試行する	○ 設計・施工一括発注方式の試行を継続して実施。 H18年度 13件 → H19年度 9件（港湾空港関係除く） ○ 総合評価方式において必要に応じ、技術提案の改善を実施。
施策26 総合評価落札方式等の技術力による競争を一層推進する	① 総合評価落札方式、入札時VE方式、設計施工一括発注方式等の活用を推進する ② 特に、総合評価落札方式については、積極的な活用を進めるとともに、地方公共団体への普及を図るため、事例集の作成等環境を整備する	○ 総合評価方式については全発注額の9割相当以上で実施。 H19年度 1840件 ○ 設計・施工一括発注方式の試行を継続して実施。 H18年度 13件 → H19年度 2件（港湾空港関係除く） ● 平成17年12月にガイドラインを作成。これに基づき総合評価落札方式の活用を推進中。 ○ 事例集(改訂第2集案)およびパンフレット、活用ガイドを作成し、地方公共団体への周知を図っている。
施策27 優れた企業による競争を推進するため、企業の持つ技術力(=工事成績、工事の技術的難易度等)を適正に評価し、業者選定に当たり技術力を評価できる環境を整備する	① 一般競争入札等の入札参加条件における工事成績の活用方法について検討する ② 工事成績評定のデータベースを整備する ③ 優良な企業に対するインセンティブを検討する	● 国土交通省直轄工事の一般競争入札、公募型指名競争入札、工事希望型指名競争入札について、工事成績が一定の業者について競争参加資格を認めない措置を導入。(一般競争入札は平成16年6月、それ以外は平成16年12月) ○ 全国の直轄工事成績に関するデータベースを構築。 ○ 7.2億以下の標準型・簡易型総合評価方式工事での評価項目において、過去2年間に於ける全工種の評定(平均)点により加点を実施。 H18年度 1227件 → H19年度 1819件
施策28 発注者責任を明確化し、確実に遂行するための環境を整備する	① 発注者としての品質の確保とコスト縮減の責任を明確化するとともに、その責任を果たすための環境を整備する	○ 地方公共団体に対して実態調査を実施。
施策29 電子調達を推進する	① 平成15年度から全面的に開始される電子入札の円滑な実施と電子入札の普及等を図る	○ 全ての道路工事業務を対象に電子入札を実施。
施策30 民間の資金・能力を活用する多様な社会資本整備・管理手法導入を検討し、推進する	① PFI方式の導入を推進する	● 平成15年10月に「官庁施設のPFI事業手続き標準」(第1版)を公表。 ○ PFI事業契約を締結。 ○ 平成20年1月に全国3箇所で、事業発注担当者を対象に国土交通省PFIセミナーを実施(参加人数のべ約290名)。 H18年度 9件 → H19年度 3件 ● 平成18年3月に「国土交通省所管事業へのPFI活用参考書」を公表。 ○ 東京国際空港国際線地区整備事業については、供用開始に向けた取組を事業者が実施中。

施 策		平成19年度の取り組み
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成20年1月に、「国土交通省PFI臨時相談窓口」を開催し、事業発注者のPFI導入に向けた悩みについて相談を受け、アドバイスした。 H18年度 1件 → H19年度 2件 ● 平成19年1月に、「国土交通省所管PFI事業における民間収益事業の活用に向けた参考書」をPFI事業担当者向けに公表。
施策31 コスト意識の向上等のための支払方法を改善する	① 出来高部分払方式の導入に向けた試行、検討を行う	○ 平成15年度に発注済みの出来高部分払試行工事について試行を継続実施。 平成19年度末迄に完成した工事172件を対象にフォローアップを実施。
【2】積算の見直し		
施策32 「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に向けた試行を行う	① 積算価格の説明性・市場性を向上するとともに、積算にかかるコスト、労力を低減する「ユニットプライス型積算方式」への移行を検討し、試行する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成22年度までに全工種において、ユニットプライス型積算方式への移行を目指す。 H18年度 29件 → H19年度 122件 ○ 港湾事業において 上半期 ユニットプライス型積算方式の試行に向けた単価収集 下半期 試行に向けた分析・検討 地方整備局等説明等 ユニットプライス積算方式の試行工事实施 H19年度 2件 ○ 平成16年度の検討を踏まえ、比較的工種の少ない改修工事等の請負代金内訳明細書の試行収集・分析を実施。 H18年度 10件 → H19年度 212件 ○ 業務委託により「建築積算高度化システム再構築調査研究会」を設置。ユニット(大括り化)、プライスと官積算との比較等の検討を行うため平成16年度下半期の直轄営繕工事において、請負代金内訳明細書の試行収集・分析を実施。 (北海道局に於いては収集まで実施。) H19年度 2件 ○ ユニットプライス型積算方式を試行する。
施策33 市場単価方式の拡大を図る	① 市場単価方式の適用工種を拡大する	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成15年度に引き続き、鉄筋挿入工について試行調査を実施。 平成16年10月より、グルーピング工について試行調査を実施。 ○ 平成19年度に2工種2分類(シーリング、絶縁ケーブル)の本施行を実施。 H18年度 1件 → H19年度 2件
施策34 資材単価等について見積徴収方式を積極的に活用するとともに、資材単価等の市場性の向上について検討する	① 主要資材等について広く見積を募る方式を検討する	<ul style="list-style-type: none"> ○ インターネット等を活用し、超大口資材価格の見積を公募する部分について平成16年11月から試行を実施。 ● 直轄営繕工事の積算においてIT(電子メールによる見積徴収)を活用した見積徴収の試行を継続実施。HP利用による見積徴収のためのイメージ画面について検討。 H18年度 640件 → H19年度 690件 ○ 建物の建築部材の見直し。 H18年度 1件 → H19年度 2件
	② 単価等に関する調査方法を見直す	<ul style="list-style-type: none"> ○ 資材単価の決定方法に関し検討を実施し、これまで以上に実勢価格を積算に反映するため、見積りの適用範囲、見積りの方法についてルールの明確化を実施。(ユニットプライスの補見) ○ 大規模な官庁施設の整備事業について、スケールメリットが期待できる資機材の価格調査を実施し、工事価格に反映。 H19年度 2件

施 策		平成19年度の取り組み
		○ 労務費調査の精度向上のため、調査方法の改善を実施。 H18年度 1件 → H19年度 1件