

# 建設マネジメント技術

*Public Works Management Journal*

[編集] 建設マネジメント技術編集委員会 [監修] 財団法人日本建設情報総合センター

2004

I  
月号

## 新春インタビュー 門松 武 技術審議官に聞く

—技術新時代、民間方式を取り入れて発注行政の構造改革を推進する—



# 技術新時代、民間方式を取り入れて 発注行政の構造改革を推進する

景気のまだら模様、建設投資の減少、公共事業への逆風の中で、社会資本整備のあり方、国土づくりの手法、建設産業の役割、国と地方との関係など大きな転換を迫られている。その中で行政はいち早く、公共事業コスト構造改革を打ち出し、公共事業長期計画を見直し、入札契約制度と品質確保策の「実験」にも着手した。新時代への新しい国づくりが動き始めている。その動きは、建設業界の構造転換を呼び込み、つくる立場から買う立場への発注者責任の新展開を進めている。国土交通省の発注行政の舵を取る **門松武官房技術審議官** に新春インタビューをお願いした。

（聞き手：本誌編集 撮影：佐野 靖）



カドまつ たけし  
**門松 武**

（昭和22年11月16日生）

出身地（本籍）神奈川県

昭和48. 3 東京大学工学部（土木）卒

昭和48. 4 建設省採用

57. 12 同 中国地方建設局企画部企画課長

58. 12 国土庁水資源局水資源計画課長補佐

59. 7 同 長官官房水資源計画課長補佐

62. 4 建設省河川局開発課長補佐

平成元. 4 同 近畿地方建設局姫路工事事務所長

3. 4 ダム技術研究所主任研究員

6. 4 建設省河川局河川計画課水理調査官

8. 5 同 河川局河川計画課河川計画調整官

9. 4 同 中部地方建設局河川部長

12. 8 同 中部地方建設局企画部長

13. 1 国土交通省河川局治水課長

14. 7 同 大臣官房技術審議官

——新年の国土行政を展望するうえで、マスコミなどによる公共事業批判は避けて通れないと思います。逆風は強まるばかりのような気がします。地方公共団体や建設業関係者にはいつまで、こうした状況が続くのか、という不安がうずまいています。こうした事態を、技術審議官はどのようにとらえていますか。

**門松** 公共事業批判にはいろいろな主張がありますが、大きく分けて二つの論点があるのではないかと考えています。

一つは、よく口にされる財政悪化の原因は、景気対策として公共投資を拡大してきたことによるものだ、という指摘です。もう一つは、もはや公共事業の効果も役割も低くなった、だから生産性の高いところに投資すべきだ、というものです。

第一の財政悪化論についてですが、客観的にデータと数字をきっちり見れば、それは大いなる誤解だということが判明するはずで、平成2年度に60兆円あった税収がその後減少し、今年度は42兆円弱になっています。入ってくるものが減少すれば、当然、人件費などの固定歳出があるわけですから、財政のバランスは崩れます。

一方、歳出は平成2年度の約69兆円から今年度は82兆円に増加しており、税収不足のため財政が逼迫するのは当然の状況になっています。歳入の減少には、公債を発行して対応するわけですが、公債増大イコール公共事業によるものだと誤解されているのです。

### 財政悪化は税収減少が主因、 公債発行の大半が赤字国債

——建設国債と赤字国債の区別を無視してごちゃ混ぜにした議論のことですね。

**門松** 公債の大半は赤字国債であり、公共事業に充当する建設国債は、赤字国債の半分以下にすぎません。具体的にいうと、平成15年度までの過去5年間の累計でみると、赤字国債が123兆円に対し、建設国債は49兆円にすぎないのです。

平成15年度当初予算でみると、国債発行額は36

兆4,000億円ですが、実に30兆円が赤字国債であり、社会資本に充てられる建設国債はわずか6兆4,000億円にすぎません。公債は赤字国債と建設国債にきっちり区分けして分析する必要があるのですが、それを無視してマスコミなどは、赤字国債も建設国債も同じ借金だという論調を展開するわけです。

国債発行額が膨らんでいるのは事実ですが、その原因を明確に摘出せずに、専ら公共事業のせいにしてしているのは、重病の患者に手術をせず患部でないと塗り薬を塗って済ませているようなものです。

こうした誤った議論が流布しているのは、本来きちんとした公共サービスを受けるべき国民にとっても大いなる不幸だと思います。

### 「失われた10年」の追加補正、 公共事業国費はわずか13%にすぎない

**門松** バブル崩壊以降を失われた10年という言い方があり、そこで景気対策の公共投資が追加的に投入され、公共事業のパラマキが行われたという論調もあります。しかし、平成4（1992）年度から平成13（2001）年度までの10年間に行われた経済対策の総額137兆円のうち、一般公共関係国費は約18兆円、わずかに13%にすぎません。無駄とかパラマキとか、そのような言葉が過剰に先行して悪しきイメージを植え付けられていますが、数字を見ると、決してそうではありません。いまは冷静な、実際の数字に裏付けられた議論が広がることを望んでいます。

——財政が逼迫したから、すぐ公共事業を削減するという考えは、逼迫の原因を取り違えているわけですね。本当の原因ではない公共事業を削り、そのため雇用吸収力の高い建設業が悪化し景気も回復しないので、税収がさらに落ち込むという悪循環になるわけですね。もう一つの、生産性や景気対策効果の面での批判については、どうお考えでしょうか。

## 雇用吸収力のある建設投資の減少と連動して失業率が拡大している

**門松** これは産業としての建設業への批判でもあります。つまり建設業は生産性が低く、こうした部門に投資しても景気効果が期待できない、というものです。一時期、新社会資本という言葉がもてはやされました。IT関連への投資をすべきだということもいわれました。ところがITバブルがはじけ、雇用も景気も一向に良くなりませんでした。パソコンに投資しても雇用は生まれませんし、地域的な偏りも生まれます。

確かに、建設業の生産性は一般の製造業に比べて劣る面がありますが、建設業は製造業がリストラをし吐き出した雇用の受け皿となり、景気を下支えしてきた経緯があります。やみくもに建設業を守るということではありませんが、現在、建設業が抱えている雇用を受け入れる受け皿が他にあるのか、疑問です。

建設投資は年々減少しピーク時の3分の2まで落ち込んでおり、建設業の業者も連動して下降し、ちょうどそれと反比例する形で完全失業率が増えています。これからの雇用情勢を考えると、この面での公共事業の果たす社会的役割はまだあるといえます。いずれにしても、地域経済の破綻が懸念されている中で、これを下支えしてきた公共投資を減少させることが国民生活の安全、利便性の確保、社会経済の基盤整備とどう関連するのか、明確にしていかなければならないと思っています。

## 社会資本整備の到達水準の国際比較にあたっては歴史性を踏まえない

——公共投資について考える場合、マクロ経済との関係で景気浮揚への有効性に話が集中するくらいがあります。やむを得ない面もありますが、やはり国民生活に不可欠な社会資本をどう整備するか、という観点を忘れてはならないと思います。

この場合に、他の先進諸国、つまり欧米との比較がよくいわれます。社会資本の整備水準の国際的比較についてお話をいただけますか。

**門松** 欧米との比較でよくいわれるのは、GDP（国内総生産）に占める公共投資の比率が欧米に比べて高いというものです。しかし、わが国の社会資本整備が本格的に始まったのは戦後であり、欧米は18世紀の産業革命や20世紀始めのモータリゼーションからインフラ整備が始まっており、その意味で最盛期はおよそ30年前、70年代には終わっています。

このように歴史の違いを無視し、現時点でのGDP比率だけを持ち出して裁断するのは無理があります。下水道にしろ、道路にしろ歴史が違いますから、日本の整備水準はこれから遅れを取り戻していかなければなりません。

## 社会資本整備重点計画の画期的性格——アウトブット本位からアウトカム本位への転換

**門松** ただし金額だけで社会資本の必要性を打ち出すと、何兆円というその巨額さばかりが目立ち、なぜ必要なのかという本質論が忘れられてしまいます。そこで先の通常国会で成立した社会資本整備重点計画法に基づき、これまで9分野に分かれていた事業計画を一本にした社会資本整備重点計画を昨年（15年）の10月10日に閣議決定したところです。

平成19年度までを計画期間にしたこの計画は、事業費主義から成果（アウトカム）主義への転換を図ったもので、省庁間の連携、民間との連携、事業構想段階からの住民参加、15%の総合コスト縮減、計画内容のPLAN—DO—SEEの徹底、PFIなど民間の資金・能力の活用、国庫補助負担金での地方裁量の拡大など、数多くの新しい発想や手法を織り込んでいます。自画自賛ではありませんが、社会資本整備の手法を転換させた画期的な計画といえます。

アウトカムというのは、まだ耳慣れない用語だと思いますので少し説明をさせていただきます

が、これまでは公共投資（インプット）によって提供・産出される財（アウトプット）の量と質が公共事業評価の基軸に置かれていました。これに対し、財の提供するサービスが国民生活の利便性向上にどれだけ寄与したか、その成果（アウトカム）を施策評価の軸にしようという発想の転換です。

——これまで以上に、国民の立場にたって公共事業の執行にあたるということですね。

**門松** そういうことですね。先ほどの、欧米諸国との比較に話を戻しますと、日本が特有に抱えている国土の条件を忘れてはいけません。一つだけ例を挙げると世界でも最たる地震地帯で社会資本整備を進めるといふ難しさがあります。

わが国は、**世界の地震エネルギーの10%が集中**している地震国であり、**国土の70%が山間部**で覆われている細長い列島だということです。社会資本を整備するとなれば「重装備」にならざるを得ないし、構造物も耐震設計が必要であり、構造的にもコストのかかるトンネル構造や橋梁構造が多くなります。そのような国土の特性を考えることなく国際比較すること自体に無理があるのではないのでしょうか。

### コスト構造改革の 意図するもの

——先ほどの社会資本整備重点計画に話を移します。その中で、15%の総合コストの縮減ということも打ち出されているようですが、これは国土交通省が昨年（2003年）3月に発表して取り組んでこられたコスト構造改革と同じ施策が前提になっていると理解してよいのでしょうか？

**門松** そうです。コスト構造改革の具体化と考えています。

——その上で、コスト構造改革の取り組み状況をお伺いしたい。まず、なぜ、いまコスト構造改革なのか、というあたりから技術審議官のお考えを伺いたいと思います。

**門松** 公共工事のコスト縮減の問題については、

**「安くてよいもの」**を国民に提供するという立場から、**平成9年度以降**、意識的に取り組んできました。それは主に、**工事段階のコスト縮減**であり、**3年間で10%の縮減**を目標に、当時の建設省と関係公団・事業団で取り組みました。その結果、施策効果による低減で9.9%とほぼ目標を達成しました。

その後も、工事のコスト縮減の努力は続けており、平成14年度には物価の下落も含めた実際の工事コストでは平成8年度に比べて21.3%まで縮減しています。

しかし、この工事コスト縮減は、計画や設計、施工の合理化など工事段階のコストを減らすことに主眼を置いて取り組んできたもので大きな実績をあげてきましたが、これだけでは合理的なコスト縮減には自ずと限界があるのではないかと、もっと抜本的に公共事業全体の進め方に焦点をあて、公共サービスのあり方まで視野に入れて、新たな哲学を導入し、**構造的な改革**をしようと考えたのが、**昨年発表した公共事業コスト構造改革**なのです。

**「工事ではなく事業であり、縮減ではなく構造改革である」という**、このネーミングには、われわれの哲学と意気込みが込められているのです。

このため、公共事業のすべてのプロセスに例外なく、一切の聖域を設けずにコストの観点から見直すことにし、事業のスピードアップ、**設計の最適化**、調達の最適化の3点にポイントを置いて検



国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム【具体的施策】	
(1) 事業のスピードアップ	【1】合意形成・協議・手続きの改善 1. 構想段階からの合意形成手続きを導入、推進する 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
	【2】事業の重点化・集約化 3. 事業評価を厳格に実施し、事業個所を選定する 4. 完成時期をあらかじ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
	【3】用地・補償の円滑化 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 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 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 8. 用地取得業務に民間活力を活用する
(2) 計画・設計から管理までの各段階における管理の徹底	【1】計画・設計の見直し 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 10. 官庁事業に関する技術基準を統一する 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 12. 技術革新等により計画・設計を大胆に見直し 13. 設計VEにおいて、必要に応じて専門家の活用を図る 14. 平成15年度に設計の総点検を行う
	【2】新技術の活用 15. 新技術活用を促進する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 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 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
	【3】管理の見直し 18. 地域住民等の参画による維持管理を推進する 19. ITを活用した施設管理等を推進する 20. 地域の実情等に応じ管理水準を見直す 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 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
(3) 調達の変革	【1】入札・契約の見直し 23. 国庫債務負担行為の積極的活用を推進する 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 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 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 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 28. 発注者責任を明確化し、確実に実行するための環境を整備する 29. 電子調達を推進する 30. 民間の資金・能力を活用する多様な社会資本整備・管理手法の導入を検討し、推進する 31. コスト意識の向上等のための支払方法を改善する
	【2】積算の見直し 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 33. 市場単価方式の拡大を図る 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

討しました。その結果、具体的な34の施策（上表資料掲載）を提示し、平成15年度から19年度までの5カ年で15%の総合コスト縮減率という数値目標も設定しました。その際に念頭に置いたのは、民間の手法や工夫を参考にして民間の力を組み込んでいくこと、さらに検討事項は社会実験を含む試行を行った上で評価し、良いものはすぐに実行し、必要とあらば制度改革も志向するということです。

### 技術力の活用が大きなポイント

——34の施策は、まさに広範囲にわたり、しかも従来の手法を根本的に変えようという内容のものもあります。特に、これは大事にしているというものを中心にご説明いただくと理解しやすいと思います。

門松 34の施策は総合的に取り組むべきものであ

り、どれが重点でどれが重点でない、という性格のものではないことをまずご理解いただきたい。ただすぐに着手すべきもの、あるいはすでに試行していてすぐ実施できるもの、社会的要請が強くてすぐ応えなければならないもの等々の違いがあると思います。

例えば、公共サービスということから考えると、従来は事業の着手からサービスの提供まで時間がかかり過ぎて、しかも部分供用、暫定供用にならざるを得ない。そこには、例えば、用地取得の時間がかかる、関係する地域住民の方々の利害調整が進まない、近隣とのトラブルが生じるということがあります。その意味で、構想段階からの住民参加や地籍調査の促進など用地・補償の見直しに係る各施策、すなわち、事業の早い段階からの取り組みは急ぐ必要がありますね。

設計の総点検は14年度の試行を経て15年度に全国の直轄事業で一斉に実施しており、管理の問題もすでに、主要道路構造物を対象に直轄の比較的

大きな国道事務所で試行し、アセットマネジメントシステムのプロトタイプを今年度中に構築し、その上で16年度以降、全国展開する段取りになっています。また、道路構造令を改正し道路規格に自由度を持たせ、地方や地域の実情に合わせた1.5車線道路等のローカルルールもすでに着手しています。

### 良いものを安く調達する 入札契約制度の導入

**門松** コスト構造改革では、やはり技術力をどう評価して活かしていくかが大きなポイントとなると思います。技術力を活かす積算、単価の問題、入札契約制度をどう改革するか、まさに国民の信頼に応える正念場だと考えています。

そこには、いろいろな問題がありますが、要は、国民から預かった税金で「良いものを安く、最大限のサービスを提供する」ということです。最近、特に重要だと考えるのは、ただ安ければよい、という一部の風潮に対して、いやそうではない、品質を伴わない安さは、最終的に国民生活に利益をもたらさないどころか、損失を与えかねないものだということです。

価格のみの競争から脱却して、まさに価格競争力の背景にある技術力を評価し、品質の優れたものを国民生活に提供できる調達方式にいかにかに転換するかが、問われています。積算面では、従来の積み上げ方式から施工単価方式への積算体系への転換、ユニットプライス型積算方式の試行がポイントになるでしょう。また地方公共団体も活用できる技術者や工事成績のデータベース構築も急ぐ必要がある。

品質を確保するためには技術のデータベースが不可欠で、技術には個人のもの、企業に帰属するものに分かれると思いますが、その両面で過去の成績を評価しデータベース化する。そのデータベースを活用し応札企業を絞り込めば、技術職員が少ないあるいは全くいないという地方公共団体においても、客観的で最適な技術評価を前提にした

入札が可能になります。

### 積上げ積算の労力を削って、 監理監督へ投入する

——いま、積算の問題でユニットプライス型積算方式の試行といわれました。工事費積算方式の根本的転換ともいえるこの試みをもう少し具体的に説明してください。

**門松** 公共工事の発注者は、「つくる立場から、買う立場に転換すべきだ」と考えています。ただし、「買う」の意味は、公共工事の市場の場合、一般の商品を市場から調達する場合と本質的に異なるものであることに留意する必要があります。

つまり、自動車やパソコンなどの商品は市場で多くの消費者から品質や性能についてテストされ評価が確立しており、求める性能を満たすものの中から安いものを選ぶことによって間違いのない買い物ができます。しかし、公共工事は「買う」時点では品質が確認されておらず、出来上がって以後、国民の使用や自然の作用により長い時間をかけて評価されるものであり、発注者は品質の確保に大きな責任を負っています。積算については、発注者は自ら「つくる」ことを想定して、資材・労務の歩掛や単価などを調べ、これを積み上げて積算し工事の予定価格をつくることに多大なコストと労力を投入してきました。



こうした積み上げ積算においては、施工の詳細なプロセスまで規定しなければ結果を出せません。本来は施工者の裁量に任せる部分まで仮定しているわけで、いわば仮想積算に過ぎません。

それならば、積算をもっと容易なものにして、発注者が本来的に力を発揮すべきところがあるのではないか、というのがユニットプライス型積算方式の発想です。つくる立場からの積算が従来の積み上げ方式だとすれば、買う立場の積算がユニットプライスです。

### ユニットプライス型積算方式の試行に向けて着々と準備が進む

**門松** ユニットプライスとは、大雑把に言えば契約する工事の内訳をユニットに区切り、そのユニット単位で甲乙が合意した単価をもとに予定工事費を算出するシステムですが、実際に運用するとなればさまざまな問題があり、受注者である建設業界の理解も必要となります。

現在、平成16年度の一部試行に向け制度の基本となる部分を定め、具体的な単価の収集を早期に開始すべく準備しているところです。

積算の見直しについては、大型工事で採用する主要資材について数量、時期、場所などを限定した見積もり公募を行い、それを積算に反映することなども検討しています。

——入札契約制度の見直しでは、民間の技術力を導入する観点から、総合評価方式など新しい考え方の導入を積極的に推進されていることはよくわかります。一方、行政内部の取り組みとして、「国庫債務負担行為の積極的活用を推進する」ということが、コスト構造改革の入札契約見直し施策の一つとして取り上げられていますが、これはいわゆるゼロ国債のことを指しているのですか？

### 「単年度主義特区」で もっと効率化めざすべき

**門松** ゼロ国債は工事の平準化の有効な手段とし

て実績がありますが、国庫債務負担行為の活用を積極的に打ち出したのは、公共事業が単年度予算で区切られている限界がコスト面でどう影響しているのかを見きわめたいという問題意識が背景にあります。

事業の効率化、つまり社会資本整備の使命と役割から見て、特に集中しスピードをあげて集約的に遂行するシステムや手法があるのではないかと考えております。その時、果たしてガチガチの単年度主義というのはいかがなものか、という問題意識を持っているわけです。

政府の構造改革でも「特区」という手法がもてはやされていますが、「単年度主義特区」があってもいいのではないかと考えています。その一つが債務負担行為の活用であるわけですが、私どもとしてはもう少し、根本的にコストや事業効率を突き詰めていくと、どうしても単年度主義という現行制度にぶつかり、それがいまの時代、また将来の社会資本整備のあり方とどう整合性を持っていくのかということを考える必要があると考えています。

ライフサイクルコストの観点を取り入れるようになったのも、一つにはこうした背景があります。

### 15%縮減目標をフォローアップし 結果を公表する

——公共事業コスト構造改革プログラムでは今後のフォローアップにも言及していますが、要は公共発注者としての説明責任と結果責任を果たす、ということですね。

**門松** そうですね。プログラムの実施状況について、各施策の実施状況を検証し、取り組みによるコスト縮減効果を可能な限り数値目標にして評価を判定し、国土交通省公共事業コスト構造改革推進委員会（委員長：事務次官）で適切にフォローアップして、国民にその結果を公表することにしています。取り組みの成果を検証、評価し、それを公表する透明性こそが大事なことだと考えてい



ます。

従来からの工事コスト縮減に加えて、規格の見直しによるコスト縮減、事業のスピードアップによる便益の向上、将来の維持管理費の縮減（ライフサイクルコスト）などを評価し、これらの全体を総合コスト縮減率として設定し、15年度から19年度までの5年間で15%の縮減率を国土交通省も政府全体としても目標に設定したわけですから、きちんとフォローアップして目標に向けて取り組んでいきたいと思えます。

——これは主に地方公共団体の発注システムの変更に伴って起きている問題ですが、過度な受注競争、いわゆる「ダンピングによる品質の確保の問題」が生じています。国会でも問題になり、技術審議官も答弁に立たれていますが、今後どう対処されるのか、お聞かせください。

### 安ければよかろう、では 良質なものは生まれない

門松 品質確保は、工事に限らず公共の発注者に課せられた最も重要な責任だと考えています。発注者には、公正さを確保しつつ、良質なものを安い価格でタイムリーに調達して提供する責任があります。ところが「良質な」が忘れられ、「安い」ばかりが追求されている風潮が確かにあります。安ければよかろう、という考えからは良質なものが生まれません。

現に、一部の地方公共団体の工事では予定価格より3割、4割低い価格で落札し、予定価格や最低制限価格が事前公表されているため、見積りもせず最低制限価格に複数の最低価格が集中し、くじ引きで落札者を決めるといったケースも見られます。建設コンサルタントではさらに予定価格の5割以下と、もっとひどい事態も出ています。建設業者も、とにかく受注せんがため、見積りを度外視して札を入れている。

これでは、工事の品質の担保はなきに等しい。そして、それを良しとする発注者がいるとすれば、それは国民に対する責任を放棄しているとい

わざるを得ません。

良質な社会資本整備のためには、品質に見合った適正な価格を支払い、その分、きっちりとした履行を求めることが大事です。過度の低価格による契約は、品質確保に支障をきたしかねないだけでなく、下請業者への不当なしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等につながるおそれがあります。

国土交通省では、平成15年2月に、低価格受注への総合的対策をまとめました。この中では、ダンピング対策地方協議会の設置、低入札価格調査に係る情報の公開、低入札価格調査の対象工事の審査、受注者側の監理技術者の増員、施工体制の点検、下請への適正支払等の確認、工事コスト調査の実施、契約保証割合の引上げ、資格認定の取り消し、監督・検査の充実などを挙げています。

### 品質確保は発注者責任、 監督・検査の充実を

門松 中でも、わたしが重視しているのは、発注者責任を果たすための監督・検査の充実です。

国土交通省では、低入札価格調査制度を実施していますが、港湾・空港を除く各地方整備局が発注した直轄工事で見ると、平成10年度には約19,000件の発注件数のうち1.3%の236件の対象工事が発生しました。ところが平成13年度になると約15,000件の発注件数に対し、350件、2.4%の発生率に広がっており、やはり過度な価格競争が増えてきているといえます。

問題なのは、これは平成13年度のデータですが、低入札調査の対象工事の場合、その約16%が工事成績が65点未満で非常に品質に問題がある結果となっています。低入札調査対象外の工事の場合は65点未満というのは約4%程度ですから、低入札調査の対象になった工事は、それ以外の工事の4倍、工事成績のかんばしくない工事が発生しています。この関係から、やはり低入札調査になった工事の監督・検査は厳重にしないと行けない、と痛感しているところです。

低入札価格調査対象工事の場合は、施工段階での点検頻度を通常工事より増やし、重点的にチェックするようにしています。例えば、河川の盛土工の敷き均しや転圧時の使用材料、締め固め状況は、一般工事の場合1工事につき1回の確認でいいのですが、低入札対象工事では2回、3回と確認するようにしています。

### 低入札だけでなく「監督強化価格」 対象工事も品質チェックを試行

**門松** また、平成15年10月から、低入札調査基準価格よりも高い基準設定で「監督強化価格」（正確には、「重点的な監督業務を実施する基準の額」ですが）を設定し、低入札調査の対象とならなくても、それに近い場合には低入札調査と同様に監督を強化することを、予定価格が1,000万円を超える一般土木とアスファルト舗装の2工種で試行しました。

**監督強化価格**は、「直接工事費+共通仮設費+現場管理費×3/4+消費税」を基準とし、それ以下の落札価格を対象とします（予定価格の85%を上限価格とします）。

実は種明かしをしますと、この基準価格はおおむね、低入札調査基準価格に法定福利費と従業員給料などを加えたものになっています。試行対象を一般土木とアスファルト工事としたのは、低入札調査の対象工事の約半分がこの2工種で発生しているからです。

### 建設コンサルタントも 実態調査を踏まえて検討

——なるほど、低入札および監督強化の対象工事は、発注者・受注者とも品質への厳格な対応が求められますし、これだけしっかりした対応で臨んでいるわけですから効果が期待できそうですね。ところで、先ほども少しお話に出ましたが、どちらかというとデスクワークの仕事である、建設コンサルタントの設計積算業務は、もっと激しい価

格競争の状況となっているようですね。確かに工事の川上部門なので、付加価値の高い仕事ですが、それだけ固定費が低く、採算を度外視しやすいのですが、品質への影響は大きい。**建設コンサルタントへの対策はどうなっていますか**

**門松** **非常に憂慮しているところです。**対策を検討するためにも実態の把握が必要であり、調査を実施しているところです。直轄業務では、測量、地質調査、土木関係建設コンサルタント、建築関係設計コンサルタント、補償コンサルタントの業種ごとに落札率の分布状況を調査しています。この他、都道府県と政令市を対象に、落札率の分布状況の他、調査・設計業務での低入札価格調査制度や最低制限価格制度の有無、対象業務などを平成12年度から14年度までの期間で調査しています。これらをみながら、品質に影響が出ないような対策を検討する必要があります。間違いなくやっていきたい。

### 地方が問題、第三者機関や ネットワークを整備

**門松** ダンピング対策が当面、最も必要なのは地方ですね。地方公共団体で低価格入札が多発している現状があり、もともと技術職員が少ないだけに品質チェックの技術力も万全ではないわけですから、地方が一番問題なのです。

国としては、直轄事業でさまざまな試行を率先して模範を示しますが、それだけにとどまらず、地方への波及・浸透の方策を用意する必要があると思っています。技術職員が不足し、しかも簡単に増やせないということであれば、技術力や評価力のある第三者機関を整備し、地方公共団体が活用できるようにすることも考える必要があります。また、先に述べたように企業や技術者の工事成績データベースを整備し、それを参考にきちんとした施工能力のある受注業者選定ができるようなネットワークも検討する時期にきていると思います。

——コスト構造改革では民間の技術活用という方

向が打ち出されましたが、これまでもいろいろな機会をつくり、多くの実績をあげているのではないでしょか。

### ここ数年でVE、総合評価など 技術評価が飛躍的に拡大

門松 もちろんそうです。ただもっと抜本的に、従来の枠組みにこだわらず、事業の進め方として民間方式のよいところを取り入れようということです。民間技術の活用は、ここ数年飛躍的に拡充しています。

例えば、新技術情報提供システム（NETIS）に登録された技術の活用は平成12年度の627件から14年度は1,098件と倍近く増えています。VEでも、入札時VEは平成11年度の18件から14年度は393件へ、契約後VEは同年度で282件から2,011件へと拡大普及しています。契約先の選定に技術提案を求め評価する総合評価方式は、11年度の2件から14年度は450件へ拡大し、15年度は各整備局の全工事発注金額の2割以上をこの方式で試行するようにしています。

また、これまでの総合評価では、技術提案をせずに標準工法・仕様で行うことも認めていましたが、技術提案を提出することを企業が競争に参加するための前提条件とするような仕組みを導入することも検討していきたいと考えています。これによって優れた技術を持った企業による競争がより一層促進されるとともに、品質確保にも寄与するものと考えています。

このほか設計施工一括方式、性能規定発注など、わが省だけでなく、ほかの省庁、地方公共団体でもそれぞれの実情に合わせて取り組んでいます。

——その意味では、新年は技術競争が本格化する時代の幕開けとなるかも知れませんね。確かに、公共事業をはじめ建設投資は減少する傾向にあります。仕組みやシステム、評価基準が変わることによって、建設業界やコンサルタント業界に新しい可能性が生まれる期待が広がりそうです。技術と経営に優れた企業が伸びるようにと、いわれ

て久しいわけですが、少なくとも技術については、そのような環境が公共工事の契約で定着してくるようになると思います。最後に建設業、コンサルタント業、資材メーカーなどに対して、新年のメールを送っていただければ、と思います。

### 社会から支持される企業体質を、 市民への理解促進の働きかけを

門松 業界の皆さんは、本当に厳しい経営環境で頑張っていると思います。頭が下がる思いです。ただいえることは、確実に時代は変わっているということ、公共事業や社会資本整備の進め方も変わっているということを理解していただきたい。その変化をしっかりと受け止め、発注者の信頼を得て、国民や社会からも受け入れられる企業体質を構築していただきたい。そのためにも、これまで述べてきましたが、安くて良質な事業を遂行できる技術力や施工能力、提案能力を日々磨いていただきたい。

それから、私どもも公共事業に対する誤った批判には、反論すべきを反論し、一方では国民の理解を得られるようにアカウントビリティや広く国民に意見を求めるPI（パブリック・インボルブメント）に努力していくつもりです。地方整備局や工事事務所では技術フェアや現場公開に積極的に取り組んでいます。11月18日の土木の日には、関東地方整備局の域内で、シールドの立坑内に地下能楽堂をつくり狂言を演じたりして話題を集めました。そのような働きかけをさらに推進するつもりです。

そうした積み重ねが公共事業のイメージを向上させ、故なき批判を断つ近道だろうと思います。急がば回れといいますが、そうした積み重ねの努力を業界の皆さんも惜しまないでいただきたいと思います。日本土木工業協会などは100万人の市民現場見学会を進めています。これに限らず、市民や国民へのPR、働きかけをいろいろ工夫して進めてもらいたいと思います。

——長時間にわたりありがとうございました。

# 人と自然を守る新技術を提案します。

▶無水掘工法 PAT:No.3388279

近畿地盤新技術活用促進システム  
登録No.KK-980068

社会的コスト低減—交通渋滞緩和対策—

▶NSLノンストップレーン工法

近畿地盤新技術活用促進システム  
登録No.KK-980068

▶RCロッククライミング工法

近畿地盤新技術活用促進システム  
登録No.KK-980068

ライフサイクルコスト低減  
—環境との調和—

▶緑の斜面工法

▶RC緑化吹付工法

近畿地盤新技術活用促進システム  
登録No.KK-980068

▶現場吹付法枠工法



施工実績：350現場・116,000m

▶RBアンカー工法

近畿地盤新技術活用促進システム  
登録No.KK-980068

▶YS支柱板ロックボルト工法

中国地盤新技術活用促進システム  
登録No.CG-000026

▶FFU軽量型受圧板工法

▶CMPカンプリート工法

▶垂直複数削孔工法

▶無足場工法

国土交通省・新技術情報伝達システム「NETIS」一般公開中〈共通工／アンカー工〉

## 安全で安心できる無水掘工法とは？

〈ロックアンカー・ロックボルト工における削孔システム〉

社会的コスト低減

### NSLノンストップレーン工法

交通無規制施工

●日常交通量が多いため交通規制がかけられない



一般国道2号巻谷防災工事：中国地盤・山口工務事務所

トピックス

“国土省・公共工事コスト削減対策に関する新行計画の平成13年度報道発表資料”において、数ある現場の中から「無水掘工法」が「社会的コスト削減の試算事例」（3,200万円）として発表されました。

#### 1. 施工中の安全度が非常に高い

超高压のエアードリルで、面圧・高連・トルクの相乗効果を理論的かつ実証的に確立したことにより、削孔水を使わず、ノーケーシング、超軽量電動マシンでの削孔が可能となった。新技術の核の部分は圧密削孔により孔壁保持をするのが全てである。

#### 2. 定着地盤の地質100%確認

永久構造物としてのロックアンカーの命である設置地盤（定着層）をパウダーコアにより確認し、設計想定値の地盤にアンカー長を調整して確実に定着できる。

#### 3. 地下水の動向把握100%

施工中に被圧地下水の確認ができ、稀釈によるセメントミルクの品質低下を未然に防ぐ為、即座に排水ボーリング等の対応ができ、永久アンカーとしての長期信頼性を確保できる。

#### 4. 工事の安全作業と大幅なコスト削減34%工期短縮32%

超軽量マシンにより仮設定場費の大幅削減はもちろん工期短縮もできる。なお技術作業員の安全が確保できる事はもちろんである。

#### 新領域への挑戦—より良く、より安く、より多く！

2003年スタート—コスト構造改革／総合的コスト削減施策—国土交通省。社会的コスト低減・ライフサイクルコスト低減・工事コスト低減を先取りしてきましたが、これからも「無水掘工法」で果敢に挑戦します。



共有施工体制システム

JOS システム研究会 — 無水掘工法部会

★メールマガジン配信中!

〒533-0033 大阪市東淀川区東中島1丁目13番35号

TEL: 06-6325-5783 / 0120-325-313 FAX: 0120-325-314

URL: <http://www.jos-s.co.jp> E-mail: [oge@jos-s.co.jp](mailto:oge@jos-s.co.jp)

各県Free Agent 募集中

詳しくは、当研究会のホームページをご覧ください。