

主なものを列示すれば、以下のとおりである。

- ・ A P E C 地域について数次査証発給基準等を見直した結果、同地域よりのビジネス関係者に対し有効期間1年又は3年、滞在期間15日又は90日の数次査証発給基準を緩和することとし、同措置を明年1月1日より実施する。
- ・ 特恵関税の適用に当たっての特恵原産地証明書 (Form A) による原産地確認手続きの簡素化を図る。
- ・ 過剰摂取による副作用の発生等の問題について専門家による検討を経て、ビタミンに係る食薬区分の見直しを行い、平成8年8月を目途として、ビタミンCについて措置を講ずるなど、平成8年度中に、逐次可能なものから食品としての製造・販売を認める。
- ・ 動物検疫について、動物検疫所の動物けい留施設を整備することにより、輸入手続きを迅速化する。
- ・ 建築資材関連の J I S マーク表示承認について、承認に係る審査手続きの簡素化を促進するため、特定外国検査機関の一層の拡大を図ることとし、平成7年2月にタイの工業省標準局を指定したのに加え、7年度中にマレーシアからの申請を受け、指定を行うこととしている。
- ・ ショック・アブソーバ、ストラット、パワー・ステアリング及びブトレーラー・ヒッチの4品目について、平成7年10月から、分解整備の定義から除外した。

## 公共工事

### 1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

- (1) 米国における実態調査結果等に基づき、我が国と米国の建設費の価格差を求めると、労務費、資材費、機械費等がいずれも高いことを反映し、その総合価格である工事総額における比較では、次の結果が得られた（「内外価格差調査研究会報告書」）。  
為替レート（1\$ = 111円）では、日本が1割～4割程度高い。
- (2) 我が国と米国の価格差を表現するにあたっては、対象となる工事や、用いる尺度、時期によって値が大きく異なる。

### 2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

- (1) 我が国と諸外国の事業実施システムを比較すると、我が国のシステムには次のような建設費を押し上げる特性がみられる。
  - ① 資材等の複雑な流通機構
  - ② 建設機械の低い稼働率
  - ③ 安全及び工事中の周辺対策の水準の高さ
  - ④ 中小企業の受注機会の確保等にも配慮した工事の発注規模

### 3. 目標

平成6年12月に策定した「公共工事の建設費の縮減に関する行動計画」に基づき、①資材費の低減、②生産性の向上、③技術開発を柱とする61施策を推進し、建設コスト縮減に向け、より一層努力する。

### 4. 具体的な対応策

- (1) 建設省では、平成6年12月1日に①資材費用の低減②生産性の向上③技術開発を柱とし、61施策を盛り込んだ「公共工事の建設費の縮減に関する行動計画」を策定し、関係省庁との連携の下、より一層の建設コスト縮減に向け努力することとした。
- (2) 61施策による本行動計画は一定期間経過後、その実施状況と効果の検証を行い結果を公表する。

[具体的施策]

#### 1. 資材費の低減による建設費の縮減

- ① 輸入資材の活用（海外建設資材品質審査証明事業、海外資材活用モデル工事等）
  - ・ 輸入資材の公共工事への円滑な導入を図るため、海外建設資材品質審査証明事業の対象品目の拡大、審査証明手続きの簡素化等を行う。
  - ・ 輸入資材の品質、供給能力、納期等の課題に対応するため、直轄土木及び建築工事において海外資材の活用を図るモデル工事を実施する。

② 資材の仕様・規格の標準化（資材の仕様・規格の標準化、規格の国際間の調和）

・我が国の資材生産にみられる多品種少量生産を是正する。

③ 商流・物流の効率化

・資材にみられる複雑な契約関係及び従来からの取引慣行を改善し、商流の効率化を図るよう、また、資材の交錯輸送の削減、輸送の共同化の推進等により、物流の効率化を図るよう、関係機関に対し、協力を要請する。

II. 生産性の向上による建設費の削減

① 省人化、省力化の推進（労働量ミニマムの設計法の採用）

・設計段階における「資材量ミニマムから労働量ミニマム」への視点を重視し、標準設計等の改訂に着手する。また、製作工程の簡素化等、生産性を重視した設計への転換を図る。

② 建設機械の効率的利用

・機械保有に係る情報ネットワークの構築、リース・レンタル、中古市場の活性化を関係機関と協力して推進する。

③ 工事の平準化と適切な発注ロットの設定

・資材、労働力、機械等の効率的調達を図り、生産性を向上させるため、在庫債務負担行為を積極的に活用するほか、中小企業の受注機会確保にも配慮しつつ、発注ロットの大型化を図る。

III. 技術開発による建設費の削減

① 建設費削減に資する技術開発

・建設コストの低減、品質管理コストの削減、生産性及び安全性の向上に資する技術開発を進めるため「建設省技術五箇年計画」を策定する。

② 技術開発を促進するための環境整備

・民間における技術開発を促進するため、特許技術の積極的評価・活用、技術提案総合評価方式の導入、提案競技型工事発注方式（性能発注方式）の活用等の各施策を推進し、競争性を促す環境整備を図る。

IV. 競争政策の推進

① 一般競争制度の本格的採用等

・一般競争入札の本格的採用等「公共工事の入札・契約手続の改善に関する行動計画」（平成6年1月閣議了解）に基づく施策を平成6年度当初より積極的に実施している。

注：上記は、「公共工事の建設費の削減に関する行動計画」（平成6年：建設省）の要約

住宅建設

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

(1) 気候風土、住宅供給方式、生活様式等の違いから住宅の価格差を算出する事自体が困難な面もあるが、例えば、建設省が平成6年5月に実施した調査（「北米における住宅及び住宅資材・部品のコストに係る調査」）では以下のとおりとなっている。

・米国（シアトル）で実際に平成5年に建設・分譲された約160㎡の木造2階建て戸建て住宅について、米国でのコストと日本（仙台）での建設・分譲を想定して算出したコストとを3つのケースと比較すると、  
為替レート（1\$ = 111円）では、日本が米国の約1.82~1.98倍。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

(1) 市場構造 …… 個別散在的な注文住宅が主であるとともに、多様な工法が存在し、規格化・標準化が図られにくい。また、新築中心の市場である（米国はほぼ2×4工法で集約的分譲住宅が主。また、新築の数倍の中古住宅市場が形成され、選択性、競争性の高い住宅市場を形成）。

(2) 生産性 …… 住宅建設全般において生産性が低い。

(3) 流通システム …… 多段階構造、系列化、不合理な商慣習等の合理的でない面がある。

(4) 消費者 …… 細かいところまで丁寧な施工、仕上げを求めがち。また、価格、性能等の情報が不足し弱い立場におかれ、市場構造とも相まって、結果的に市場競争が弱くなっている。

(5) 法規制 …… 法規制が米国と異なること等がある（自然条件、市街地状況等が異なることを背景）。

3. 目標

住宅建設コストの直接的軽減と適切な市場競争が行われるための環境整備を推進し、標準的な住宅の建設コストが、平成12年度（西暦2000年度）までに、これまでの水準の2/3程度に低減することを目指す。

4. 具体的な対応策

平成6年3月18日、建設省において「住宅建設コスト低減に関するアクション・プログラム」を策定・公表し、これに基づき具体策を講じつつある。

(1) 目標及び実施期間

今後3カ年以内に位置づけられた全ての施策を実施又は着手し、そのうちのリーディング・プロジェクト（先導的な役割を担う特定の事業）の建設コストを、これまでの水準の2/3程度とするとともに、標準的な住宅の建設コストが、平成12年度（西暦2000年度）までに、これまでの水準の2/3程度に低減することを目指す。

(2) 基本的考え方

第一に、住宅産業界の生産・流通の合理化や関連規制の合理化により「住宅建設コ

ストの直接的低減」を図ること、第二に、消費者への情報提供、産直住宅・輸入住宅の普及促進等により「適切な市場競争が行われるための環境整備」を図ることの二本柱とする。

(3) 講ずべき施策の体系

① 住宅建設コストの直接的な低減 (= コスト構成各要素の低減)

ア 生産性の向上

木造軸組住宅や中高層住宅等における合理化システムの普及、オープン化、施工工程管理手法の充実。また、住宅部品・設備の規格化・標準化を推進等。

イ 建築士による設計段階におけるコスト管理手法の普及促進

設計段階でのバリューエンジニアリング手法（建築士が建築設計の過程で建築コストに関する比較検討を行い、コスト低減のための提案を建築主に対して行う手法）を整備、普及。

ウ 流通の合理化

完成保証制度等の条件整備に併せた住宅融資資金の早期交付を検討し、中小工務店の資材調達を手形決済から現金決済に転換、資材調達コストを低減。また、商慣習の改善、資材流通に係る情報提供の推進等。

エ 規制の合理化

建築関係手続の迅速化、解釈運用の明確化等を推進。また、水道、ガス等の各種設備規制の合理化を関係省庁に要請。

② 適切な市場競争が行われるための環境整備 (= 市場メカニズムを有効に活用したコスト低減)

ア 良質で低価格な規格型住宅の普及

専用の展示場を八王子市に開設済み。

イ 消費者への情報提供

住宅フェアや画像情報提供システムにより、住まいづくりのポイント、地域の住宅の実態等の各種情報を提供。

ウ 産直住宅・輸入住宅の普及促進

公的なモデルプロジェクトの実施、消費者・生産者への情報提供、相談窓口の設置等を推進。

エ 海外建築資材等の円滑導入

建築基準法に係る基準・認証について、外国検査データの受け入れ、二国間の相互認証制度の導入、相談窓口の設置等を検討、推進。

③ リーディング・プロジェクト (= コスト低減の牽引役)

ア 「プラス・YOU」住宅の開発・普及事業

イ 住宅・都市整備公団のモデル住宅の建設事業

ウ 産直住宅の普及促進事業

エ 輸入住宅の普及促進事業

(注) 上記は「住宅建設コスト低減に関するアクション・プログラム」(平成6年:建設省)の要約

(別表)

[社会資本の整備目標]

① 快適な生活環境の形成を主たる政策目的とするもの

指標	現況	将来目標	指標の考え方
排水が公的主体により衛生処理される人口の割合	<1994年度> 約52%	<2000年度> 7割を超える程度 <21世紀初頭> 9割を超える程度	総人口のうち、下水道、コミュニティプラント、集落排水施設等により排水が衛生処理されている人口の割合
歩いて行ける範囲の公園の普及率	<1993年度> 53%	<21世紀初頭> おおむね全て	どこからでも250m以内で街区公園に、500m以内で近隣公園に、1km以内で地区公園に到達できるように公園が整備された市街地の割合
廃棄物循環型処理率	<1994年度> 約42%	<21世紀初頭> ほぼ100%	市町村が処理する廃棄物のうち、再利用、再生利用、熱回収を伴う焼却処理等で処理される割合
大都市圏の都心部における住宅の供給量	<1985～1994年度> 年間 約9.3万戸	<1995年度から21世紀初頭まで> 160万戸	大都市圏の都心部(乗車時間おおむね30分程度以内の圏域)における住宅の供給量
東京圏における鉄道の混雑率	<1994年度> 194%	<2000年頃> 180%程度	東京圏を代表する線区について、ピーク時1時間当たりの輸送量の輸送力に対する比率(混雑率)により、通勤混雑が緩和される程度を示す
都市における道路の朝夕の走行速度 (三大都市圏の人口集中地区) (注2) (地方都市)	<1994年度> 19km/h 23km/h	<21世紀初頭> 25km/h 30km/h	道路整備の進展により朝夕の渋滞等が緩和され、走行時間の短縮が図られることにより、円滑な道路交通が確保される程度を示す
都市内道路網等の基盤が整備された地区の割合	<1994年度> 40%	<21世紀初頭> 約7割	良好な市街地形成のため、通過交通を適正に分離する道路網等の基盤が整備された地区の割合

道路、河川、急傾斜地、港湾、漁港において景観や親しみに配慮して緑化が行われている割合	<1994年度> (道路) 9% (河川) 17% (急傾斜地) 15% (港湾) 2.1% (漁港) 1.8%	<21世紀初頭> 約3割 <2000年度> 約25% <2000年度> 約2割 <2000年度> 3%を上回る程度 <2000年度> 3%を上回る程度	国道、都道府県道の延長のうち緑化済延長の割合 当面緑化が必要とされる延長のうち緑化済延長の割合 当面緑化が必要とされる延長のうち緑化済延長の割合 臨港地区面積のうち緑化済面積の割合 漁港用地面積のうち緑化済面積の割合
国民1人当たりの森林蓄積	<1991年度> 25m <sup>3</sup> /人	<長期目標> おおむね 30m <sup>3</sup> /人	全国の森林蓄積を人口で除した数値により、森林のもつ生活環境保全等の機能が発揮される程度を示す

② 安全で安心できる生活の確保を主たる政策目的とするもの

指標	現況	将来目標	指標の考え方
デイサービスセンター・デイケア提供施設整備水準(注3)	<1993年度> 3,500箇所	<1999年度> 17,000箇所	介護や機能訓練が必要な高齢者が安心して在宅での生活が送れるように、身近なところで利用できるデイサービスセンターやデイケア提供施設が、新ゴールドプランに基づき整備された水準
特別養護老人ホーム整備水準(注4)	<1993年度> 20.7万人分	<1999年度> 29万人分	在宅での生活が困難で施設処遇が必要な寝たきり等の要介護老人が、ほとんど待つことなく適切な施設に入所できるように、特別養護老人ホームや老人保健施設が、新ゴールドプランに基づき整備された水準
老人保健施設整備水準(注5)	<1993年度> 8.9万人分	<1999年度> 28万人分	在宅での生活が困難で施設処遇が必要な寝たきり等の要介護老人が、ほとんど待つことなく適切な施設に入所できるように、特別養護老人ホームや老人保健施設が、新ゴールドプランに基づき整備された水準
低年齢児保育の確保水準	<1994年度> 45万人	<1999年度> 60万人	保育所への入所を希望しても入所できない低年齢児のすべてが入所できるよう整備された水準

高齢者や障害者も安全で快適に利用できる幅の広い歩道等の設置率(広幅員歩道等の設置率)	<1995年度> 13%	<21世紀初頭> 約5割	歩行者利用が見込まれる主な道路のうち、高齢者や障害者も安全で快適に利用できる幅の広い歩道等(幅3m以上)が設置されている割合
集中的な降雨による洪水に対して安全の確保が必要とされる人口(氾濫防御必要人口)	<1994年度> 2,500万人	<2000年度> 1,700万人 <21世紀初頭> 解消	洪水の発生により浸水する可能性のある区域の約6,300万人のうち、1時間に雨量50mm相当の降雨による洪水に対処する治水施設により安全の確保が必要とされる人口を示す
大都市圏等の密集市街地における避難困難地区人口	<1994年度> 594万人	<21世紀初頭> おおむね解消	大都市圏等の密集市街地の対象人口2,300万人のうち避難路までの距離が1km以上あって安全に避難地に到達することが困難な地区に居住する人口
床上浸水対策必要戸数	<1994年度> 約93,000戸	<2000年度> 慢性的な床上浸水の解消	床上浸水被害が頻発している約450市町村において防御が必要とされる家屋の戸数

③ 新しい日本経済の発展基盤の構築を主たる政策目的とするもの

指標	現況	将来目標	指標の考え方
高規格幹線道路のインターチェンジへ1時間以内で到達できる面積の割合	<1994年度> 62%	<21世紀初頭> 90%	高規格幹線道路のインターチェンジへ1時間以内で到達できる地域の面積の割合
鉄道により、人口20万人以上の中核都市から、至近の高度な集積を持った中核的都市へ到達するまでの所要時間	<1995年度> 最長6時間程度	<21世紀初頭> おおむね3時間台	旅客流動の実態、鉄道特性等を踏まえつつ、人口20万人以上の中核都市から、おおむね3時間台で至近の高度な集積をもった中核的都市(札幌、東京、名古屋、大阪、福岡)へ到達できるようにする
90分以内で空港に到達できる人口の割合	<1994年度> 約82%	<2000年度> 約85%	二大都市圏以外の地域において、90分以内で空港へ到達できる人口の当該地域の総人口に対する割合
下記の港湾施設の陸上輸送半日往復圏の割合 [複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル](注6) [国際海上コンテナターミナル](注7)	<1995年度> 約70% 47%	<21世紀初頭> 約90% 約70%	陸上輸送により左記港湾施設から半日で往復できる人口の全人口に対する割合