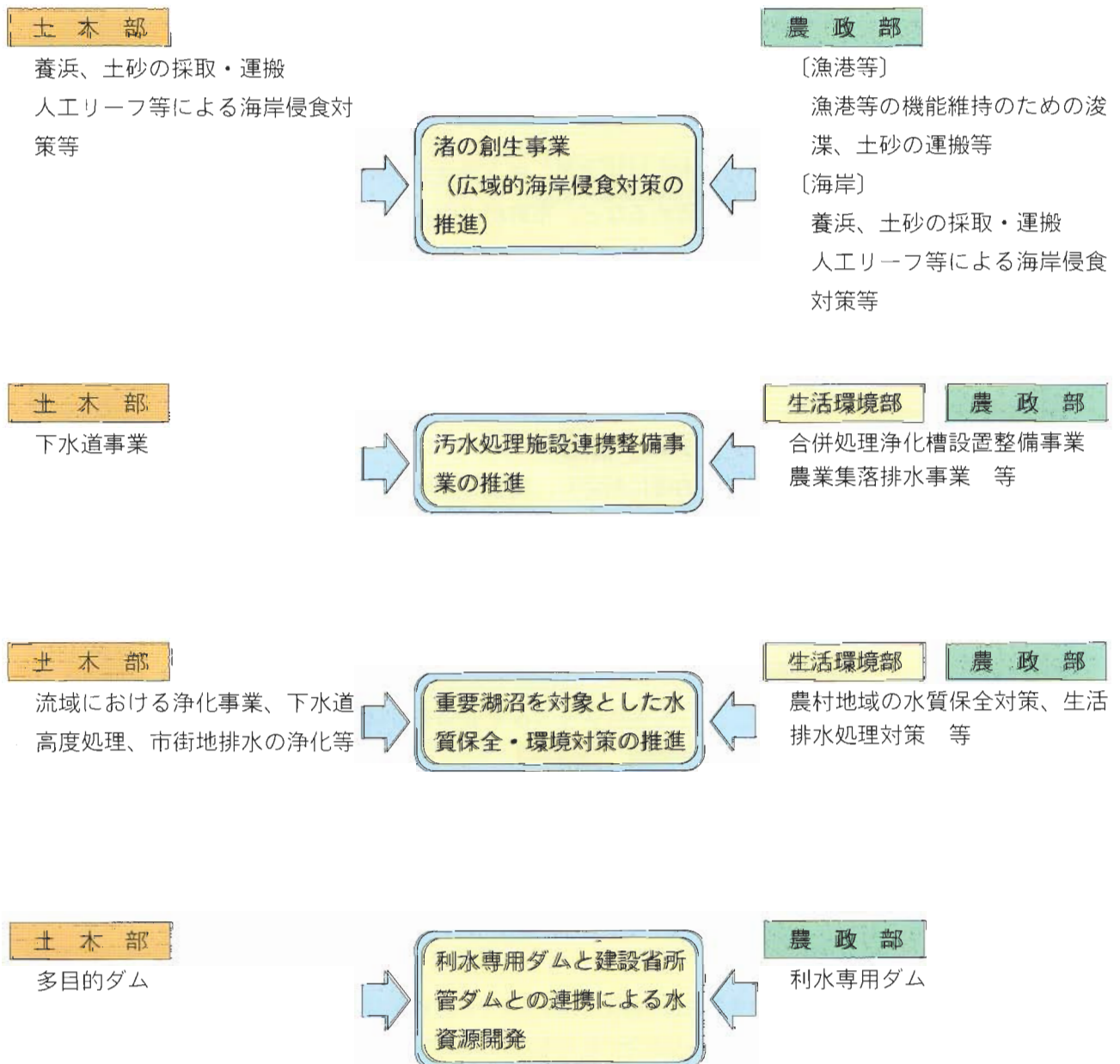


第14章 資 料

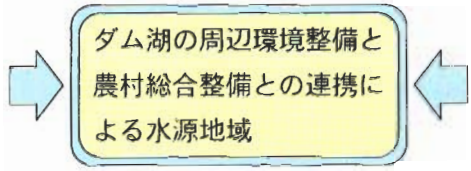
1 施策・事業の総合化のための連携施策の取組

県民の多様なニーズに応え、社会資本の整備を効率的かつ効果的に進めていくためには、個々の事業分野で効率的に行うだけでなく、必要に応じ、個々に事業の持つ機能同士の連携を図って事業を進めることが大切です。このため、次のような連携施策に取組むとともに、省庁の枠を越えた事業間の連携の強化のため認められる調整費を積極的に活用する必要があります。



土木部

親水護岸、緑地、ビオトープ等の整備

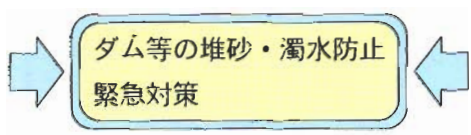


農政部

体験農園、農村公園、農村交流施設等の整備

土木部

砂防ダム工、床固工、山腹工等の整備等

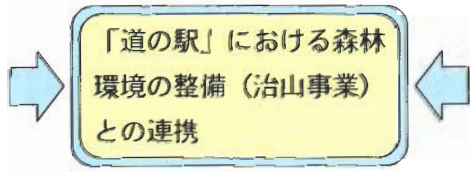


林務部

治山ダム工、山腹工の整備
森林整備等

土木部

「道の駅」の整備等

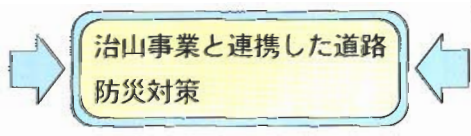


林務部

景観等に配慮した森林の整備
多目的広場や遊歩道の整備 等

土木部

落石防護工
のり面安定工等

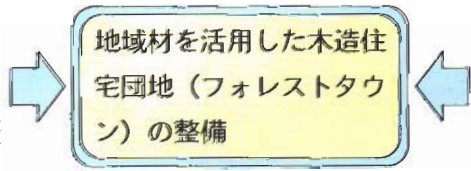


林務部

植栽工
土留工 等

土木部

基本計画の策定、技術工法開発、
地域材を活用した公共施設等の
整備
地域優良木造住宅等に対する優
遇融資

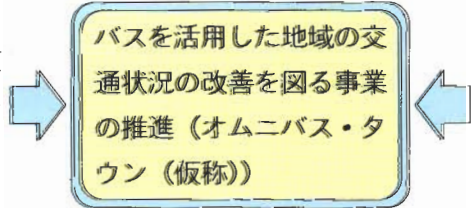


林務部

地域材を活用したモデル住宅・
外構施設等の整備、木造住宅の
啓発等

土木部

バス路線において道路整備、交
差点改良、バスレーンのカラー
舗装化 等



県警本部 **企画調整部**

バスロケーションシステム
バス案内システム
低床バス 等

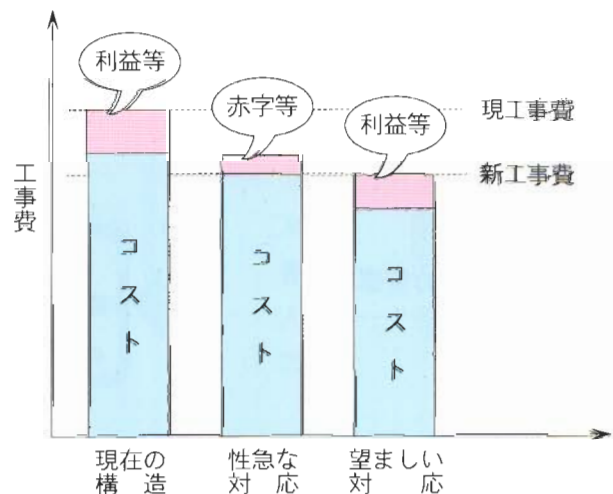
2 『秋田県公共工事コスト削減対策に関する行動計画』について

1 公共工事コスト削減対策とは

公共工事のコスト削減は、いわゆる「公共事業費の削減」ではなく、社会資本として所要の機能・品質を確保し、計画・設計から施工及び将来の維持管理費を含めた各段階において、様々な検討を行うことにより、工事コストの節減に努めるものです。

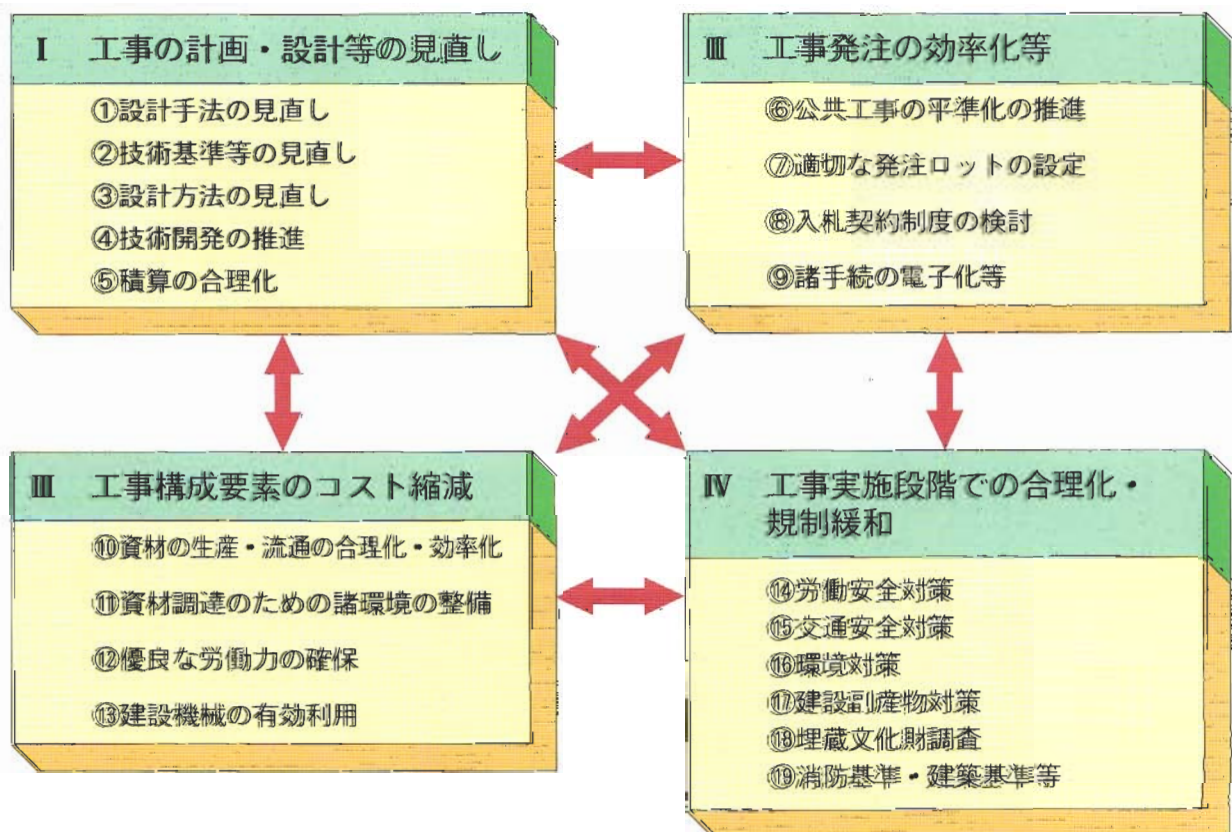
2 基本的な考え方

- ◎国・県・市町村と連携した広範な取り組みが必要です。
- ◎社会資本が本来備えるべき機能・品質を確保したコスト削減を進めます。
- ◎工事価格のみを下げるような性急な手法で、下請け企業、労働者等が不当なしわ寄せを被らないように努めます。
- ◎公共工事实施の大前提として不正行為の防止に努めます。



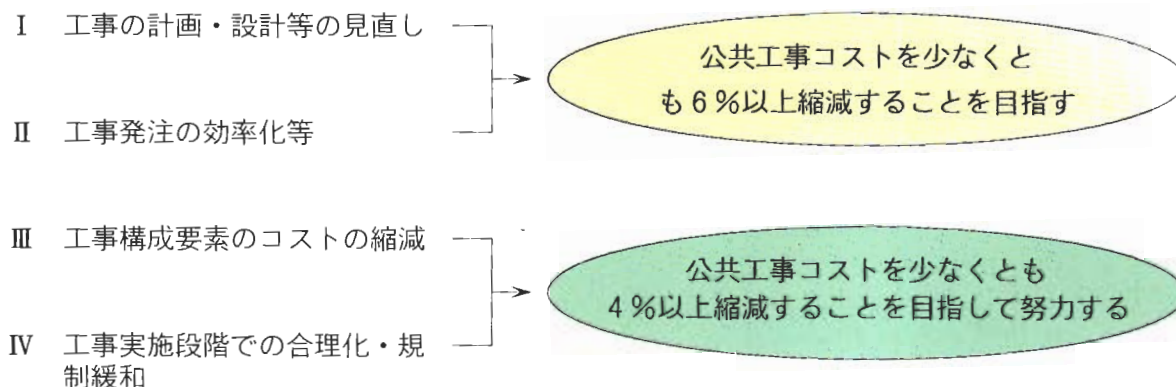
3 具体的施策

次の4分野19施策に基づきコスト削減を進めます。



4 コスト縮減の目標

公共工事コスト縮減の数値目標は次のとおりです。



注1) 平成8年度の標準的な公共工事コストに対する比率を示す

注2) 物価変動要因は除いて推計

平成11年度末までに、全ての施策に取り組みに、公共工事のコストを10%以上縮減することを目指して努力します。

5 本県の重点施策

具体的施策の中で、縮減効果の大きいと予想されるものや自主的に取り組むことができるものを本県の重点施策としております。

(1) 計画手法の見直し

- ・企画・立案段階からの計画の検討等
- ・事業間調整による共同事業の拡大等

(2) 設計方法の見直し

- ・設計VE等の導入の検討
- ・コンクリート二次製品等の活用による合理的設計等

(3) 積算の合理化

- ・新積算システムの導入等による積算の効率化等
- ・市場単価方式の拡大等

(4) 公共工事の平準化の推進

- ・国・県の債務負担行為等の活用の拡大
- ・計画的発注・適正な工期の設定等

(5) 建設副産物対策

- ・建設副産物に関する情報交換システムの整備
- ・建設発生土やアスファルト塊・コンクリート塊の発生抑制、再利用の促進
- ・建設発生土のストックヤード整備の検討

6 フォローアップについて

- (1) コスト縮減施策の実施状況を検証し、縮減効果の評価を行う
- (2) 引き続きコスト縮減のための新たな分野や施策を検討し、実施に移行する

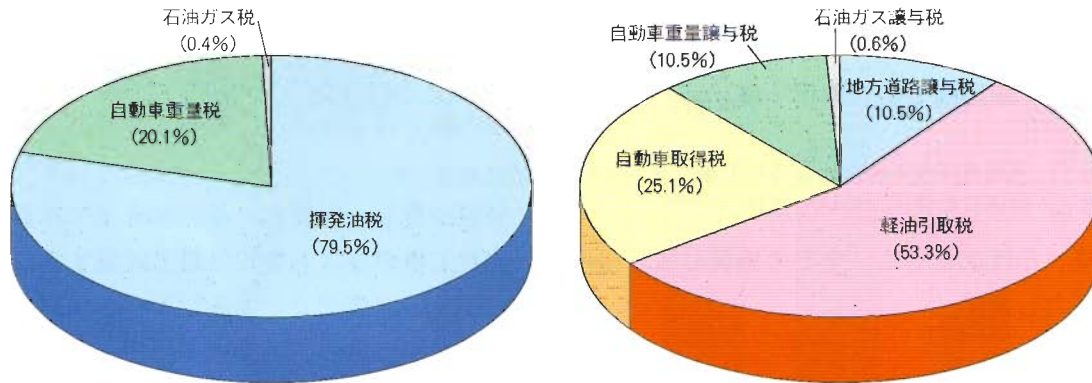
3 道路特定財源制度について

■我が国の道路整備は、利用者の負担で支えられています。

1. 道路特定財源制度は、我が国の立ち遅れた道路を緊急かつ計画的に御整備するために、自動車利用者に負担をお願いして、ガソリン税や自動車取得税などの燃料課税・車体課税を行い、国及び地方の道路整備の財源とする制度です。

道路特定財源は、国と地方を通じて約6兆円。

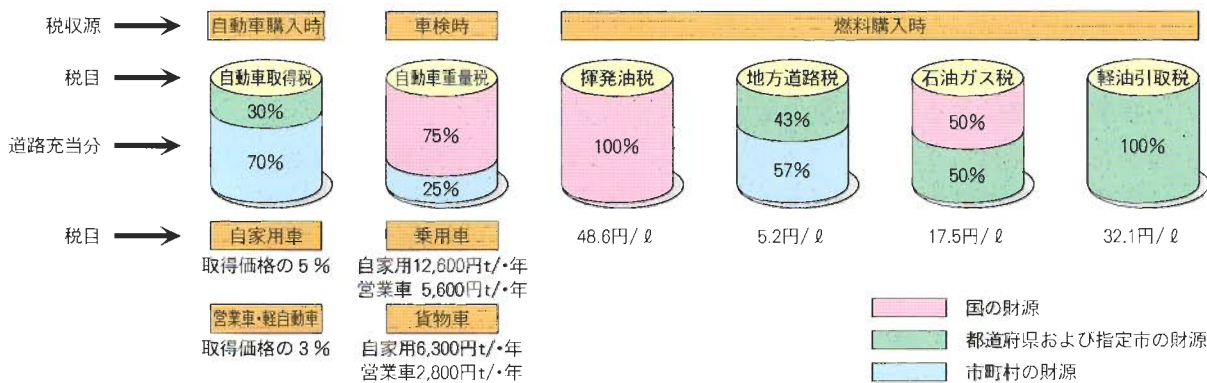
道路特定財源諸税収入内訳（平成9年度）



国分（3兆3,484億円）

地方分（2兆6,569億円）

道路特定財源諸税一覧



2. 道路特定財源制度は、「受益者負担」「損傷者負担」という理念に基づくシステムであり、利用者の目からみても、次のような長所をもっています。

- ① 自動車利用者があまねく道路整備費用を負担する「公平性」
- ② 税負担が確実に道路整備に充てられ、利用者に還元されるという「合理性」

受益と負担の関係

