

米国の道路部局では、90年以降、費用と時間を削減するとともに、プロジェクトの品質の維持・向上を図るためにさまざまな革新的な調達方法の戦略実験を行っている。この調達方法の一つが設計・施工（デザイン・ビルド）方式である。この方式は、米国では建築関係で比較的古くから用いられていたが、道路部局では採用されてこなかった。その後、諸外国の他のインフラ開発部門においてこの方式で成功したとの報告を受け、米国では、90年から02年までに総コスト140億ドルにのぼる約3000のプロジェクトについて設計・施工方式が試行され、06年1月に最終報告書がまとめられている。

戦略実験の報告書においては、設計・施工プログラムの契約方式、調達方式、支払い方式、適合性などの概観のほか、期間への影響、コストへの影響、品質への影響、適切な予備設計レベル、中小企業

公共調達を考える

6

海外の動きから

港湾空港建設技術サービスセンター
建設マネジメント研究所所長

広瀬 宗一

に与える影響、主観性の評価、その他実施されたプロジェクトの契約の特徴についてとりまとめられている。設計・施工プロジェクトを担当したプロジェクトマネジャーによると、設計・施工プロジェクトの方がプロジェクトの全期間を14%縮減し、コストを3%削減できると評価されている。中小企業への影響については、結果的には影響は少なかつたとの評価となっている。

この報告書によると、設計・施工プロセスのさらなる改善に向けた提案は以下のとおりである。

▽設計・施工方式はどのようなプロジェクトにも最適というわけではないため、設計・施工に適切なプロジェクトをさらに慎重に選定する

▽設計・施工方式は民間へのリスクの移転を伴うことか

ら、契約期間中のプロジェクト範囲および請負者に求めるプロジェクト範囲をさらに適切に定義する

▽従来の調達方式よりも正確な入札書類を作成する

▽最低価格ではなく、ベストバリュを基盤として設計・施工コンソーシアムを選定する

エクトで試行されたベストバリュ原則による選定は、プロジェクトに影響を与える、より主観的な要因を考慮できないことから、好ましい方向性として評価されている。言い換えれば、数値で表される落札基準は一つの指標でしかない、発注者が安心して任せられる請負者を選定できるよう

を遂行する機会を得ることができたとしている。

戦略実験を行った道路部局から連邦道路管理局への主要な勧告は以下のとおりである。

▽契約機関は、パフォーマンス基準を使用して実用的な範囲まで設計基準に柔軟性を

仕様の活用経験を積みにつれ、予備設計完了レベルを低くすべきである

▽交通局管理者間での専門知識および経験の拡大が課題であり、このために設計・施工プロジェクトの試行を試みる前に設計・施工研修に投資しなければならない

以上を示した結果は米国の道路部局でのものであり、わが国における適用においてはそのままあてはまらないかもしれない。

米国の道路部局で行われた設計・施工プロジェクトの戦略実験

▽従来の調達方式で用いられてきた品質管理手続を提案は以下のとおりである。

▽プロジェクト設計を見直し、施工問題を管理するにあたっての手続を策定する

米国の設計・施工契約においては依然として最低価格が主要な要因とされることが多いものの、設計・施工プロジェクト

にするためには、最終的にはいろいろな指標を総合的にとらえた主観的判断要素が上回るとの考えから好まれているようである。

中小企業への影響に関しては、戦略実験の実績をみると設計の下請け作業が多く提供されており、設計・施工プロジェクトにおいて相当な部分につれ、またパフォーマンス

に創造性を促すとともに、プロジェクト結果の説明責任を負わせる基盤を提供すべきである

△RFP (Request For Proposal) に盛り込まれている予備設計完了比率は、30%以下でなければならず、プロジェクトの規模と複雑さが増すにつれ、またパフォーマンス

れない。しかしながら、設計・施工プロジェクトの適用上の課題を明らかにするために米国内の数多くの州が参加して長期間にわたる戦略実験が行われたことは、米国においても公共調達において解決すべき大きな課題に直面していることを意味している。

(毎週月曜に連載)