

公共工事における総合評価方式の 実施状況の分析

国土交通省国土技術政策総合研究所

みぞぐち ひろき
建設マネジメント技術研究室長 溝口 宏樹



はじめに

国土交通省では、平成17年4月に施行された「公共工事の品質確保の促進に関する法律」を踏まえ、競争参加者に技術提案等を求め、これらと価格を総合的に考慮して落札者を決定する「総合評価方式」のより一層の活用促進に努めている。特に、平成18年度以降、簡易型を中心に大幅に適用が拡大し、平成19年度は、国土交通省のほぼすべての工事の発注を総合評価方式で実施するに至っている。

本稿では、国土交通省の公共工事における総合評価方式の実施状況について、平成18年度のデー

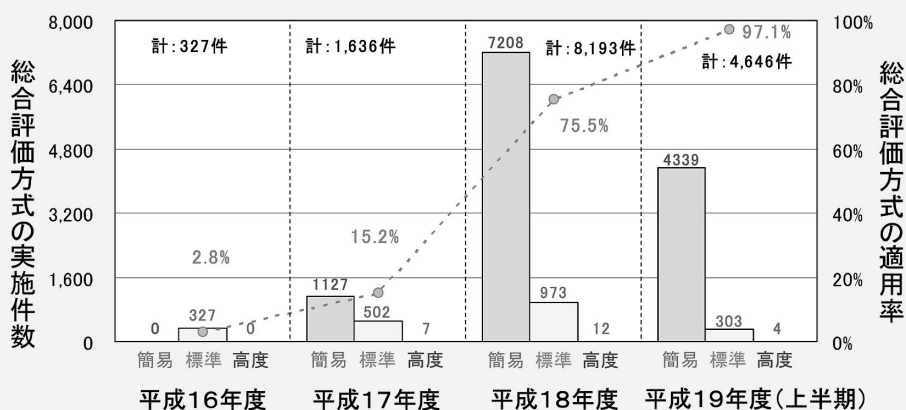
タを中心に全体的な視点からの分析を行ったので、その概要を報告する。



国土交通省における総合評価方式の実施件数

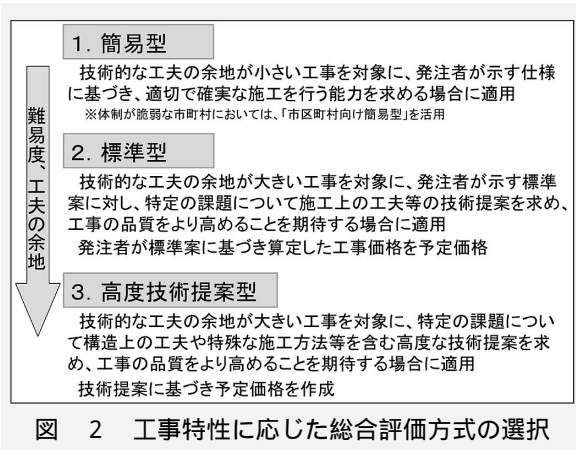
全国八つの地方整備局（港湾空港関係は含まない）における総合評価方式の実施件数を、図 1 に示す。

平成17年9月に策定された「公共工事における総合評価方式活用ガイドライン」（以下「ガイドライン」という）において、規模の小さな工事に適用できる簡易型が新たに導入され、総合評価方式が簡易型・標準型・高度技術提案型の3タイプに整理された（図 2）。これにより、平成17年



(注) 1. 平成16年度～19年度（上半期）の8地方整備局（港湾空港関係を除く）における実施件数。
 2. 適用率は随意契約を除く全発注工事件数に対する総合評価方式実施件数の割合。
 3. 平成19年度は速報値。

図 1 総合評価方式の実施状況



下半期以降、総合評価方式の適用件数および適用率は大幅に増加し、平成19年度上半期は約97%の工事（件数ベース）で適用している。また、このうち概ね9割を、簡易型が占めている。

一方、簡易型と同様にガイドラインにより新たに設けられた高度技術提案型は、技術的な工夫の余地が大きい工事において民間企業の優れた技術を活用することにより工事の価値の向上を目指すものである。現状では、発注者と競争参加者の技術対話を通じて技術提案の改善を行う手続きや、技術提案をもとに予定価格を作成する手続きを伴い、契約までに長期間を要することなどから、活

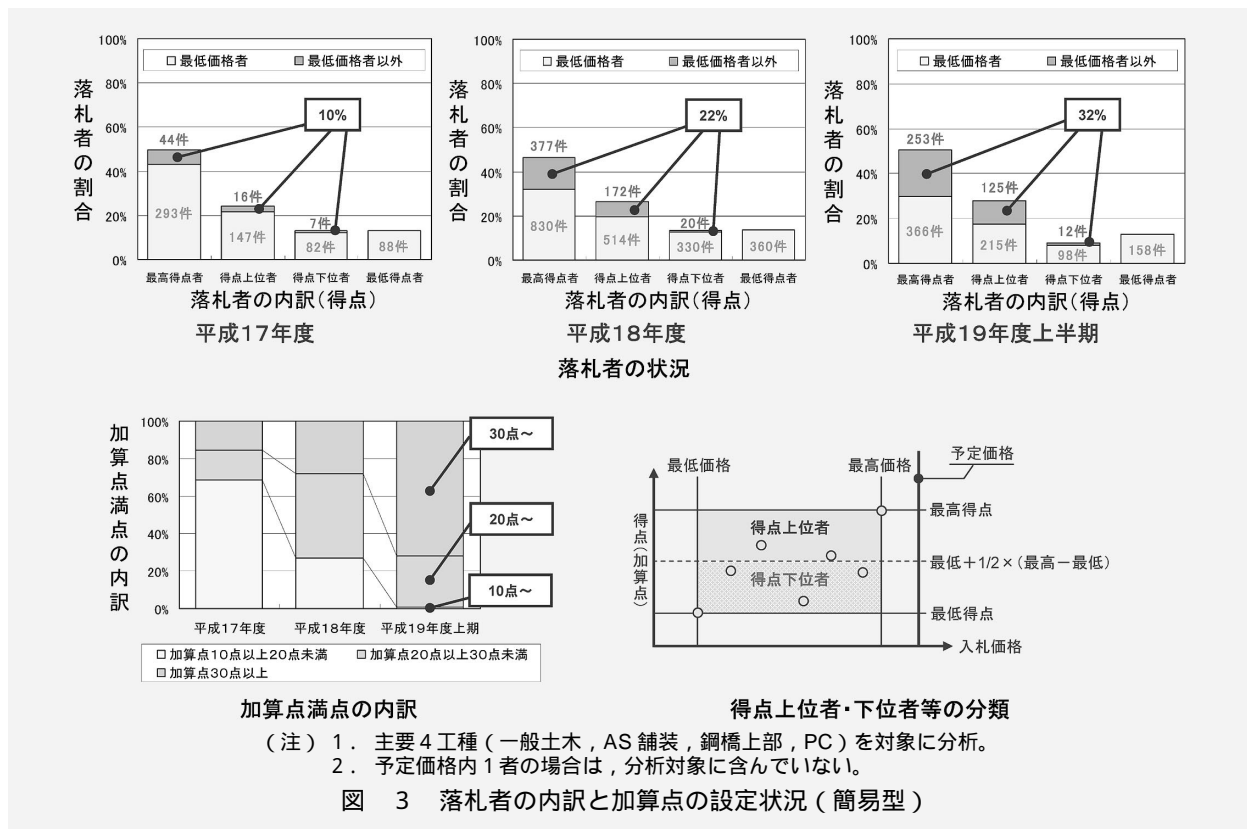
用があまり進んでいないのが実状である。

国土交通省では、平成19年度は、全発注工事のうち、件数で6割、金額で9割以上の工事に総合評価方式を適用することを目標にしており、それを大きく上回るペースで実施が進んでいる。

3 落札者の内訳と加算点の設定状況

平成17年度・18年度・19年度上半期の「簡易型」における落札者の内訳と加算点の設定状況を、図3に示す。

平成19年度上半期を見ると、約5割の案件において技術評価点で最高得点を獲得した者が落札しており、最高得点者以外の得点上位者が落札した場合を含めると、約8割のケースで技術評価点が上位の者が落札したことがわかる。一方で、残りの約2割のケースは、技術評価点が下位の者が落札したことになる。また、技術評価点によって価格を逆転して落札した割合は、平成17年度は全体の10%であったが、平成19年度上半期は全体の32%に増加している。平成18年度以降、各地方整備局において、順次、加算点を拡大してきたことは大



きな要因の一つと言えよう。このほか、平成18年12月以降導入された極端な低入札での特別重点調査、施工体制確認型総合評価（平成19年度上半期では約3割の工事で適用）についても、この要因として考えられる。

同様に、「標準型」について見ても、平成19年度上半期は、8割強のケースで技術評価点が上位の者が落札し、技術評価点によって価格を逆転したケースが全体の43%と増加している（図4）。

当然ながら、技術評価点により価格を逆転していることのみをもって短絡的に効果が出ていると言えるものではなく、さまざまな角度から効果を検証していくことが必要である。

4 簡易型における評価項目と得点分布

簡易型における各評価項目の得点分布を、落札者および非落札者別に図5に示す。

図中のプロットは、それぞれの平均得点率を表す。簡易な施工計画は、他の評価項目と比べて、落札者と非落札者の平均得点率の差が大きく、落札者決定に大きく寄与しているものと考えられる。

また、評価項目ごとの得点分布より、企業や配

置予定技術者の過去の工事成績は、競争参加者間で得点がばらついており、評価結果に差が生じやすい傾向が見られる。

一方、競争参加資格の要件として審査している企業の同種・類似工事の施工実績や配置予定技術者の保有資格等は、8割以上の者が満点を得ており、評価結果に有意な差が生じにくい。総合評価の評価項目ではなく競争参加資格要件とする方法等が考えられる。

また、表彰実績の有無、技術開発の実績の有無、継続教育（CPD）の取り組み状況等は、同種・類似工事の施工実績等とは逆に0点の者が大部分を占めている。点数を得られた者は、他者と比べて非常に優位になることが可能であるため、技術力競争を促進する上で有効な評価項目であると考えられる。

5 標準型における技術提案の課題設定

標準型における技術提案の課題設定の状況を、図6に示す。

橋梁下部やトンネル等のコンクリート構造物においては、平成18年度は17年度に比べ、コンクリートの耐久性向上に関する課題設定が大幅に増加

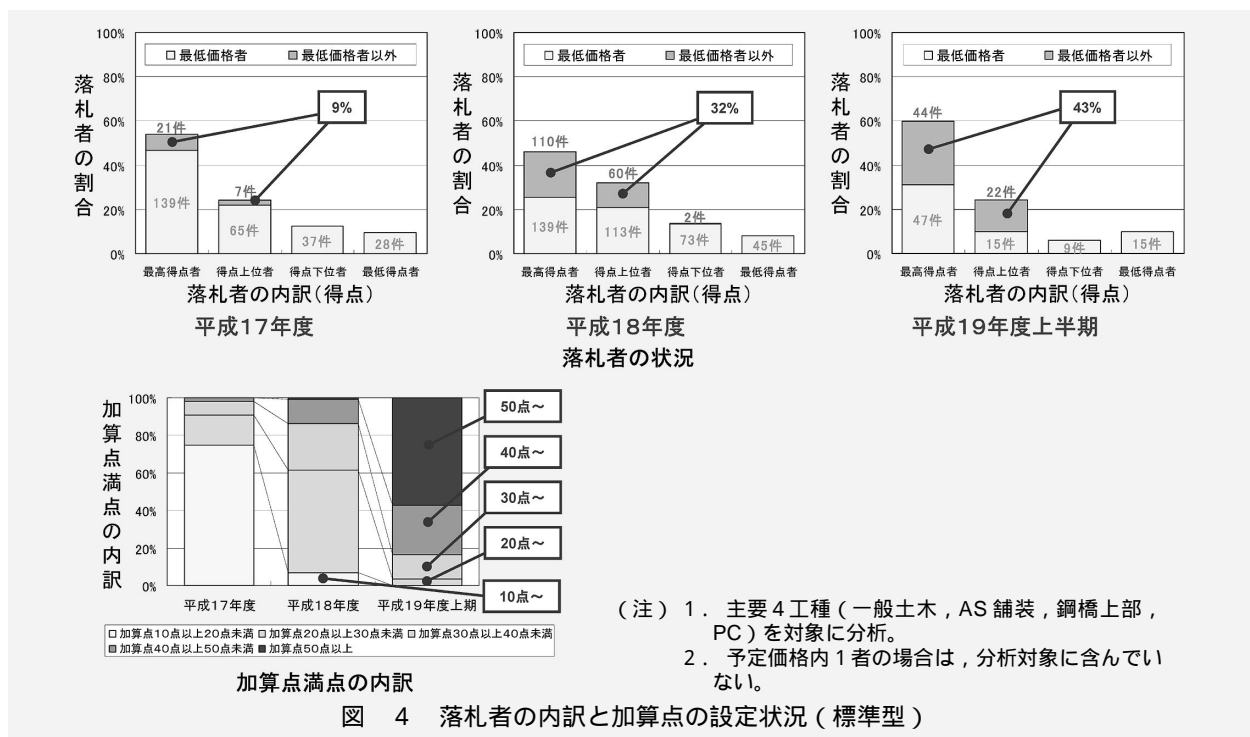
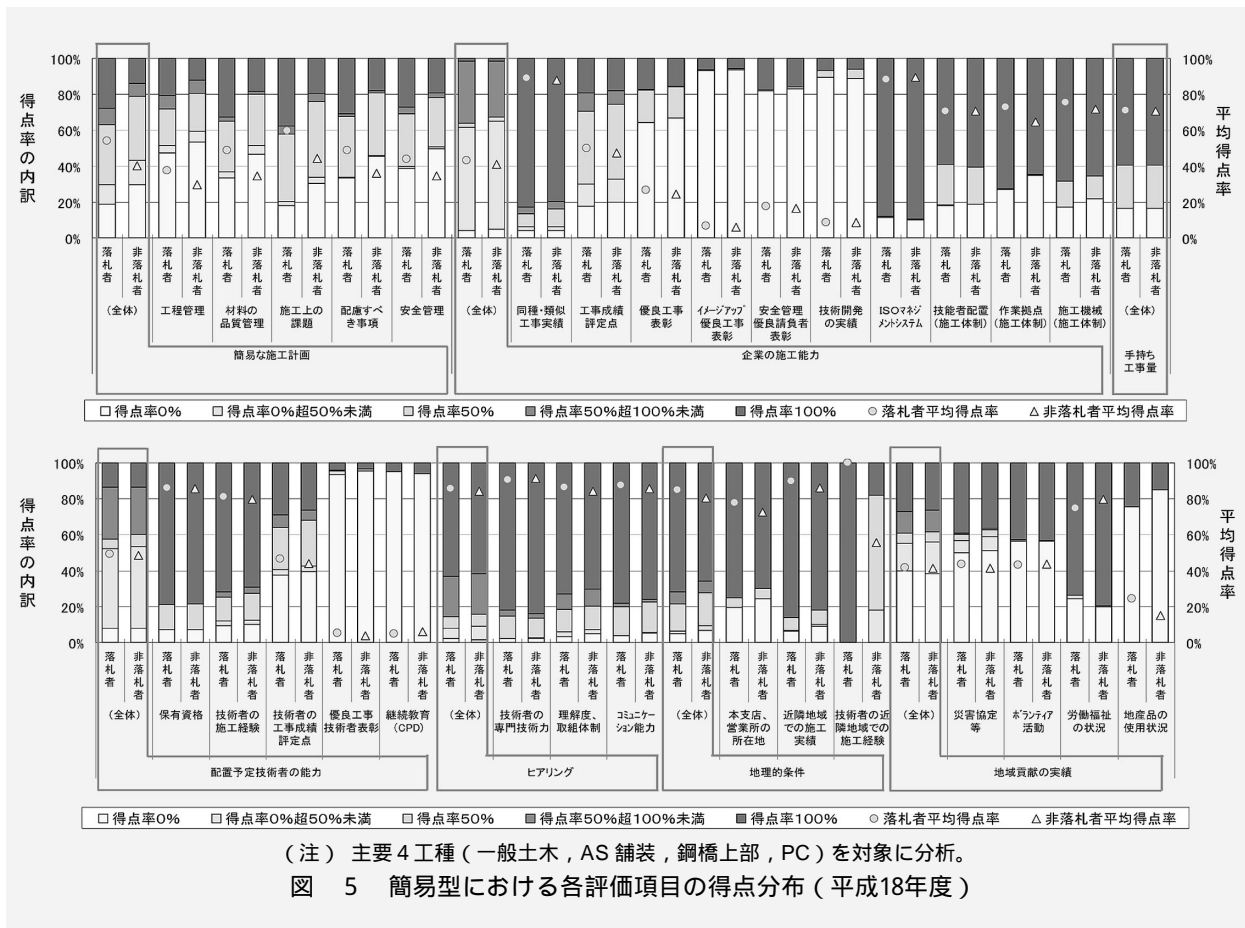


図4 落札者の内訳と加算点の設定状況（標準型）



している。これは、当該工事の工種特性や現場特性を踏まえて本質的な課題設定に努めた結果と考えられる。その他には、環境対策、安全対策、リサイクル対策等に関する課題について定性的に評価している事例が多い。また、アスファルト舗装では平坦性や騒音の低減値、交通規制日数の短縮、鋼橋上部工では交通規制日数の短縮やキャンバーの精度管理など、定量的な評価を行っている事例も見られる。

6 高度技術提案型の適用状況

平成18年度の高度技術提案型の適用事例12件の概要を、表 1 に示す。

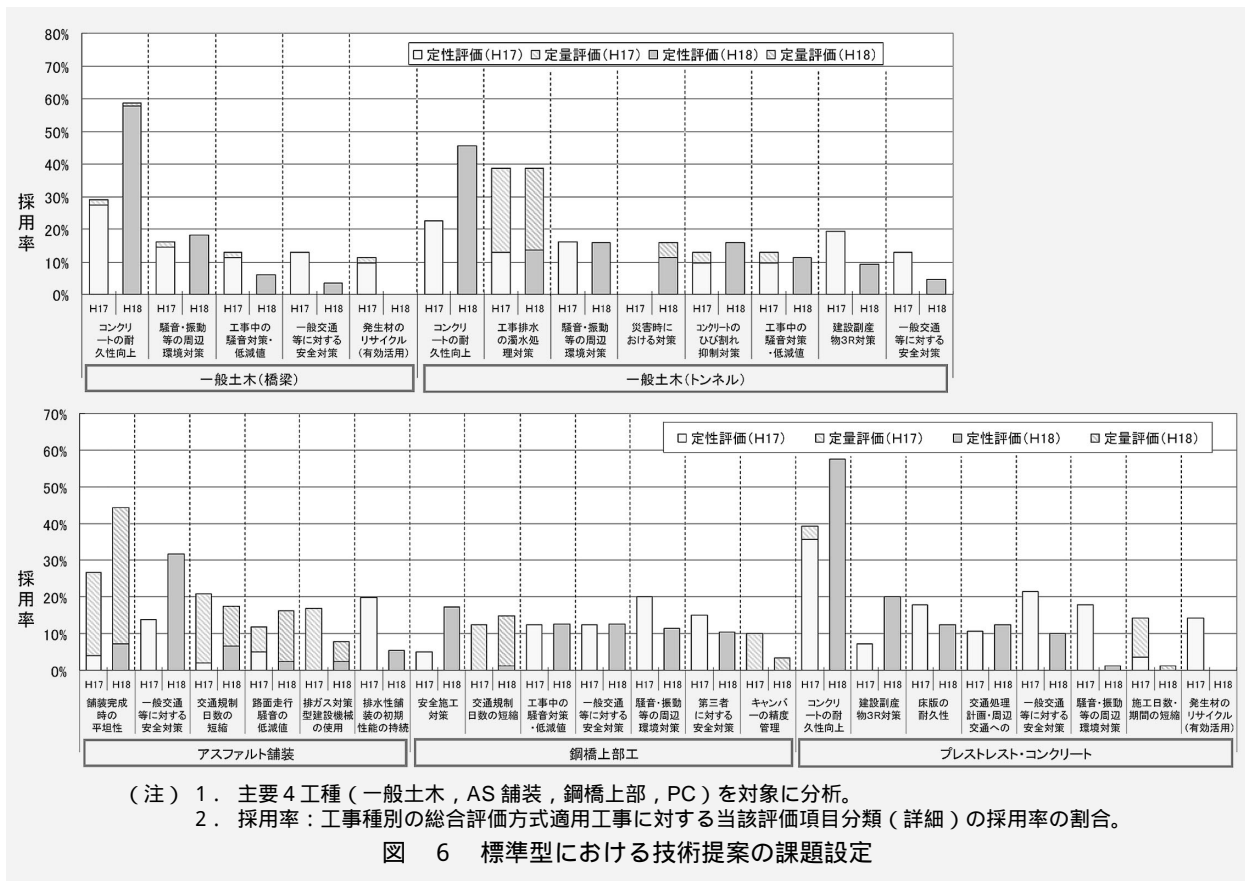
設計・施工一括方式（Ⅱ型）の適用工事が7件、残り5件は施工のみで標準案に対する技術提案を求める方式（Ⅲ型）である。加算点満点は30～50点、評価項目は各工事の特性に応じて4項目から9項目設定されており、4項目の事例が半数であった。

落札結果を見ると、技術評価点で最高得点を獲得した者が落札したケースは全体の半数の6件となっている。また、最低価格者が落札したケースが11件に上り、技術評価点により価格を逆転して落札した事例は12件中1件にとどまった。平成17年度も同様の傾向であり、平成18年度の時点では価格の影響が大きいとの見方ができる。なお、平成19年度上半期は、4件のうち2件が最低価格者以外の者が落札しており、今後、下半期以降の事例とあわせて動向を把握していく必要がある。

7 総合評価方式に関する主な課題

これまでの実施状況を踏まえ、総合評価方式をより適切に運用していくための主な検討課題を、以下に挙げる。

- (1) より適切な運用に向けた評価体系・技術提案の課題設定・評価方法の改善
- ① 総合評価の適切なタイプ選定（特に簡易型の適用・評価方法）



- ② 工事特性を踏まえた適切な技術提案等の課題設定と評価
- ③ タイプに応じた条件明示(上限, 要求要件)の徹底
- ④ 高度技術提案型(企業の高い技術力を活用, 技術提案に基づき予定価格を算定)の積極的な活用
- ⑤ 除算方式と加算方式の使い分け
- ⑥ 総合評価方式の適用による効果の検証
 - (2) 入札・契約手続き等の改善
- ① 評価結果の公表の充実
 - ② 手続きの効率化(二段階選抜方式, 事後審査型入札方式等の検討)
 - (3) 地方公共団体における総合評価方式の導入促進

8 おわりに

総合評価方式は急激に適用を拡大してきた。現状を見ると、総合評価方式を適用した工事において、価格と品質に優れた者が選定されている一方

で、工事特性に応じたタイプ選定や評価項目(課題)の設定、技術提案の評価が適切になされていない事例も見受けられる。また、受発注者双方の手続きに係る負担が大きく、手続きの効率化も重要な課題となっている。

これを踏まえ、国土交通省では、「公共工事における総合評価方式活用検討委員会」(委員長: 小澤一雅 東京大学大学院工学系研究科教授)の下に、平成19年6月以降、マネジメント部会および道路、河川・ダム、営繕、港湾空港の各作業部会を設置し、総合評価方式の事例の分析等を通じて必要な改善に向けた検討を行っているところである。

仮に発注者が設定する課題や評価がワンパターン化すれば、企業からの技術提案も形骸化してしまう恐れもある。的確な提案を促すことができるよう、また、良い提案を行い良い工事を完成させた企業が活躍できる良い循環が構築されるよう、総合評価方式の実施状況を常に検証しながら、より適切かつ効果的・効率的な運用・活用促進に努めてまいりたい。

表 1 高度技術提案型の適用事例（平成18年度）

地整名	東北	東北	北陸	中部	
工事件名	胆沢ダム林道付替 若柳橋工事	日本海沿岸東北自動車道 大川目沢橋上部工工事	三条築堤及び 樋管改築工事	新丸山ダム国道418号 新架足橋上部工事	
分類	Ⅱ型	Ⅲ型	Ⅱ型	Ⅲ型	
発注形態	設計・施工一括	施工のみ	設計・施工一括	施工のみ	
手続期間	約5カ月	約3カ月半	約5カ月	約5カ月	
評価項目	①LCC低減対策②橋梁 上部の出来形・品質の向 上③橋梁下部の出来形・ 品質の向上④工事中の周 辺環境等への配慮	①工場製作時の品質管理 ・輸送時の製品管理②桁 架設時の精度管理③橋脚 柱頭部の剛結コンクリー トの品質管理④床版コン クリートの品質管理⑤地 覆部コンクリートの品質 管理	①継足樋管工の構造設計 の成立性②既設構造物の 対策の妥当性③維持管理 の容易性④施工計画の実 現性⑤現地条件を踏まえ た創意工夫	①上部工の施工日数の短 縮②①に関する具体的な 施工計画③PC品質確保 対策の具体的な施工計画④ 配置予定技術者の能力 (ヒアリング)	
加算点の満点(配点)	30点(10/7/7/6)	30点(各6×5)	40点(15/5/5/10/5)	40点(各10×4)	
予定価格(百万円)	1,036	1,132	750	3,090	
落札価格(百万円)	886	924	625	2,310	
落札率	85.6%	81.6%	83.3%	74.8%	
落札者	加算点(順位)	21.5点(1位)	21.5点(1位)	30点(1位)	28.4点(2位)
	価格順位	1位	1位	1位	1位
競争参加者数	4	3	3	7	
地整名	中部	中部	近畿	近畿	
工事件名	富士海岸堀川離岸堤工事	1号静清昭府道路 建設工事	第二京阪道路星田地区 PC上部工事	第二京阪道路茄子柵地区 PC上部工事	
分類	Ⅱ型	Ⅲ型	Ⅱ型	Ⅱ型	
発注形態	設計・施工一括	施工のみ	設計・施工一括	設計・施工一括	
手続期間	約6カ月半	約4カ月半	約4カ月	約4カ月	
評価項目	①杭の押し込み支持力と 引抜き抵抗力の確認方法 ②杭の打ち込み精度を向 上するための方法③水質 汚濁防止対策④漁船等へ の安全に配慮した施工計 画⑥配置予定技術者の能 力(ヒアリング)	①箱型函渠本体構造の品 質向上②地下水影響低減 等を目的とした箱型函渠 工施工日数短縮③②の短 縮日数の根拠④配置予定 技術者の能力(ヒアリン グ)	①構造物の成立性及び施 工方法②品質管理方法③ 環境の維持対策④現地の 条件を踏まえた施工計画 及び新技術・新工法の適 用性	①構造物の成立性及び施 工方法②品質管理方法③ 環境の維持対策④現地の 条件を踏まえた施工計画 及び新技術・新工法の適 用性	
加算点の満点(配点)	50点(各10×5)	40点(各10×4)	30点(12/6/6/6)	30点(12/6/6/6)	
予定価格(百万円)	906	1,936	3,767	7,004	
落札価格(百万円)	861	1,517	2,773	5,211	
落札率	95.1%	78.4%	73.6%	74.4%	
落札者	加算点(順位)	31点(1位)	27.6点(3位)	22.5点(2位)	22.5点(2位)
	価格順位	1位	1位	1位	1位
競争参加者数	4	5	4	2	
地整名	近畿	中国	九州	九州	
工事件名	十津川道路 今戸トンネル工事	国道31号 呉外舗装修繕工事	追内川排水機場新設工事	東九州道(鹿屋～大隅) 新原橋工事	
分類	Ⅱ型	Ⅲ型	Ⅲ型	Ⅱ型	
発注形態	設計・施工一括	施工のみ	施工のみ	設計・施工一括	
手続期間	約4カ月	約3カ月半	約3カ月半	約4カ月半	
評価項目	①構造物の成立性及び施 工方法②品質管理方法③ 環境の維持対策④現地の 条件を踏まえた施工計画 及び新技術・新工法の適 用性	①交通規制日数の短縮② 近接する家屋に対する騒 音対策③①に関する具体 的な施工計画④②に関す る具体的な施工計画⑤そ の他(企業・技術者評価)	①マスコンクリートのひ び割れ防止対策②基礎杭 打設工法における騒音・ 振動値の低減対策③矢板 打設及び引抜き時の騒音 ・振動値の低減対策④旧 施設基礎の破碎撤去時に おける騒音振動対策⑤仮 締切設置撤去に伴う水質 汚濁対策⑥県道の切り回 し方法による交通規制期 間の短縮⑦省資源・リサ イクル対策⑧その他(企 業・技術者評価)	①維持管理に関する技術 的所見②構造体の疲労に 関する耐久性③構造体の 環境に対する耐久性④景 観⑤環境の維持⑥交通の 確保⑦特別な安全対策⑧ 省資源・リサイクル対策 ⑨施工時の仮設工・架設 機械配置・資機材搬入に 関する施工計画	
加算点の満点(配点)	30点(9/6/6/9)	45.1点 (10/5/10/5/15.1)	50点(4/12/8/4/4/4/4/10)	50点(6/13/13/4/1/1/2/1/9)	
予定価格(百万円)	3,862	190	478	1,589	
落札価格(百万円)	2,759	184	446	1,077	
落札率	71.5%	96.6%	93.3%	67.8%	
落札者	加算点(順位)	22.5点(2位)	29.5点(1位)	18.9点(1位)	26点(4位)
	価格順位	1位	3位	1位	1位
競争参加者数	6	5	6	4	