

国土交通省直轄工事における総合評価落札方式の入札と成績の動向について

国土技術政策総合研究所
防災・メンテナンス基盤研究センター
建設マネジメント技術研究室 室長 **森田 康夫**
MORITA Yasuo

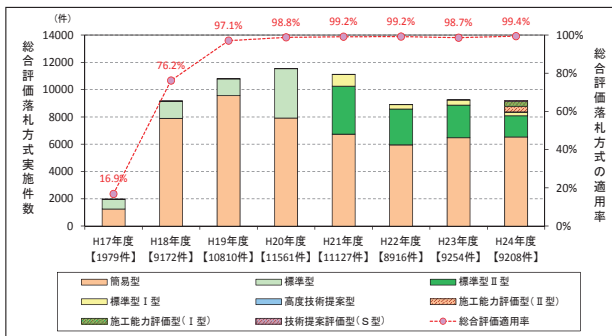
国土技術政策総合研究所
防災・メンテナンス基盤研究センター
建設マネジメント技術研究室 研究官 **大野 真希**
OONO Masaki

国土技術政策総合研究所
防災・メンテナンス基盤研究センター
建設マネジメント技術研究室 主任研究官 **大平 和明**
OOHIRA Kazuaki

1 はじめに

国土交通省直轄工事においては、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」が成立したことを踏まえ、公共工事の最良な調達を行うことを目的として、透明性の確保、技術競争促進等への改善等の効果を期待し、総合評価落札方式の適用拡大を図っている。

図－1に示すとおり、平成19年度以降は、ほぼ全ての直轄工事で総合評価落札方式を適用している。



図－1 年度別・総合評価タイプ別実施状況(適用率・件数)

この間、ダンピング対策など様々な課題に対する技術的な対応を行ってきているが、技術提案の審査・評価に要する競争参加者・発注者双方の負担の増加、総合評価落札方式の基本的な理念（品質確保、民間技術力活用）からの乖離等の課題が顕在化する状況となってきた。

そのため、これらの課題に対応するため、総合評

価落札方式を「施工能力の評価」と「技術提案の評価」に大きく二極化することや、評価項目は原則、「品質確保・品質向上」の観点に特化するなどの改善方針を打ち出し、平成24年度末に「国土交通省直轄工事における総合評価落札方式の運用ガイドライン」が改正され、平成25年度からは、国土交通省直轄工事において本格的な運用が行われている。

国土技術政策総合研究所では、各地方整備局等（北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局を含む）が契約した総合評価落札方式適用工事を対象に、新たな施策の動向を含む実施状況等に関する調査・分析を行っている。

本稿においては、平成17年度から平成24年度までの総合評価落札方式適用工事を対象に、国土交通省が設置する「総合評価方式の活用・改善等による品質確保に関する懇談会」（座長：小澤一雅 東京大学大学院工学系研究科教授）において報告された入札・契約の状況や工事成績評定等について述べる。

2 実施状況（経年変化）

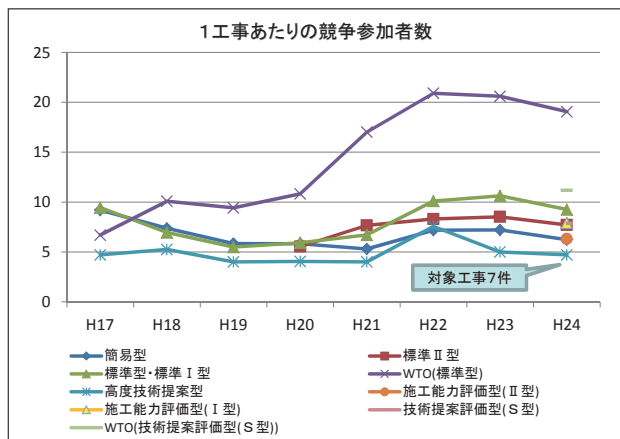
2.1 1工事あたりの競争参加者数の経年変化

総合評価落札方式の実施件数の経年変化は、前述図－1のとおりである。

総合評価落札方式の各タイプ別に「1工事あたりの競争参加者数」の経年変化を図－2に示す。実施状況の対象データは、港湾・空港関係工事を除く8地方整備局を対象とした。

総合評価落札方式がほぼ100%となった平成19年度と比較し、平成24年度における「1工事あたり

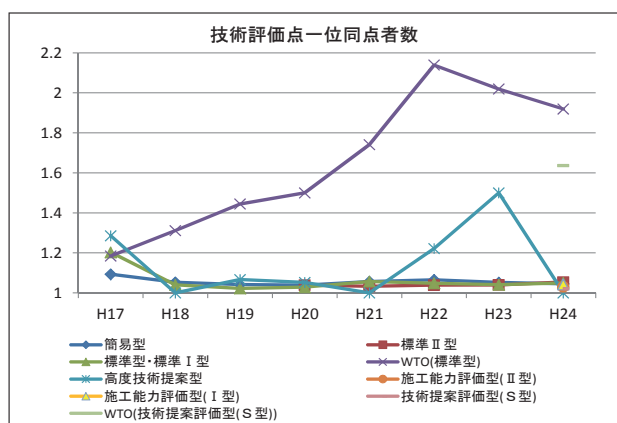
の競争参加者数」は増加している。WTO（標準型）以外は、毎年度5～10者程度となっており、WTO（標準型）では、平成19年度の9.4者から平成22年度には20.9者と倍増し、その後も高い数値を示している。



図一 2 1工事あたりの競争参加者数の経年変化

2.2 入札参加者の技術評価点の経年変化

入札参加者の技術評価点の取得状況について整理し、技術評価点1位同点者数の経年変化を示したグラフは図一3のとおりである。また、技術評価点1位と2位の得点差の経年変化を図一4に示す。

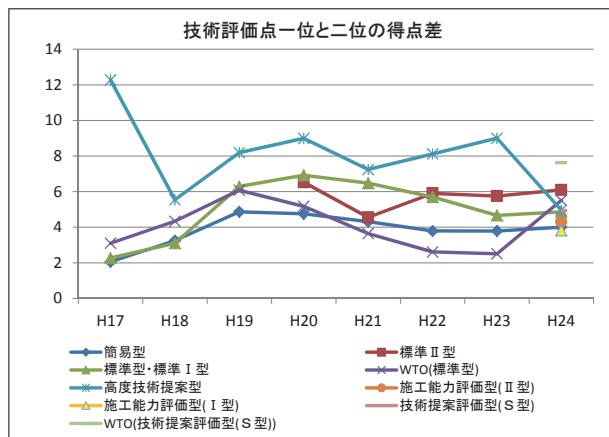


図一 3 技術評価点1位同点者数の経年変化

WTO（標準型）の技術評価点1位同点者数は、平成22年度までほぼ倍増し、それ以降は若干の減少傾向にある。

技術評価点1位と2位の得点差は、WTO（標準型）、

標準型・標準I型、簡易型において経年で減少傾向であったが、平成24年度には微増ないし横ばいに転じている。

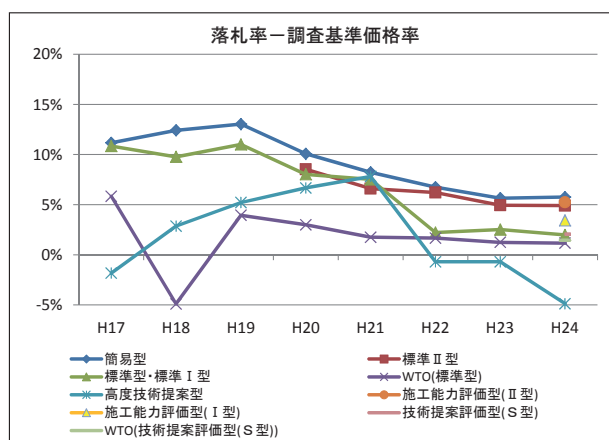


図一 4 技術評価点1位と2位の得点差の経年変化

2.3 入札参加者の落札率の経年変化

入札参加者の落札動向に着目し、落札率と調査基準価格率の差の経年変化を示したグラフは図一5のとおりである。

総合評価落札方式の全ての契約タイプ（高度技術提案型を除く）において、平成19年度以降落札率と調査基準価格の差は縮小傾向となっており、特にWTO（標準型）は平成24年度の差が1.2%となっている。



図一 5 落札率と調査基準価格率の差の経年変化

3

実施状況（平成24年度）

3.1 実施件数

平成24年度における総合評価落札方式の実施件数は、9,208件となっており、平成23年度とほぼ同様である。実施状況の対象データは、港湾・空港関係工事を含む8地方整備局を対象とした。

契約タイプ別で最も多いのは、図-6に示すとおり、簡易型の6,534件で全体に占める割合は71.0%となっている。新しい総合評価（二極化）の試行タイプ（施工能力評価型Ⅰ型・Ⅱ型、技術提案評価型S型）の件数は836件で、全体に占める割合は9.0%に留まっている。

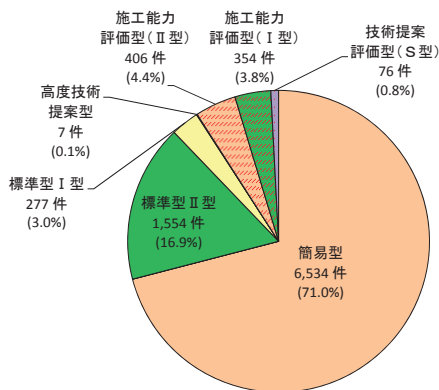


図-6 契約タイプの実施件数割合（平成24年度）

3.2 新しい総合評価（二極化）の試行状況

平成24年度における新しい総合評価（二極化）の試行の状況を図-7に示す。各地方整備局等において、平成24年4月から試行導入を開始しており、平成25年3月には、当月契約工事の30.5%で適用している。

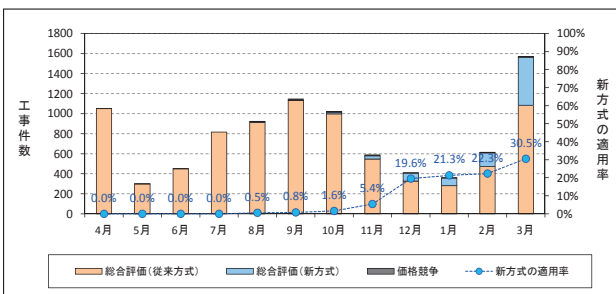


図-7 新しい総合評価（二極化）の適用率

3.3 競争参加の状況

平成24年度における競争参加者数の平均は6.9者であり、図-8で示すとおり、工事種別では「一般土木」、「AS舗装」、「鋼橋上部」、「PC」が多くなっている。また総合評価の契約タイプ別では、図-9に示すとおり、WTO標準型が平均19.1者となっている。

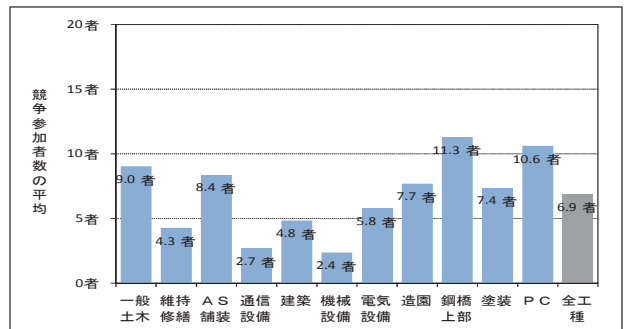


図-8 競争参加者数の平均（工事種別別）

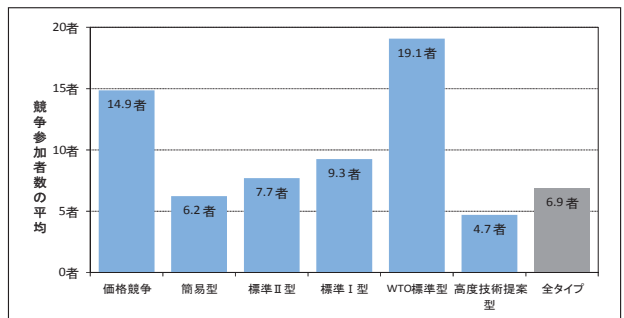


図-9 競争参加者数の平均（総合評価タイプ別）

4

工事成績の状況

4.1 工事成績評定点の経年変化

工事成績評定点の経年変化は、図-10に示すとおりである。工事成績評定点は、平成17年度以降年々上昇しており、総合評価落札方式による工品質の確保、向上等の効果が現れているものと考えられる。

「高度な技術力が求められる工事に適用される総合評価の契約タイプ（旧標準型、標準Ⅰ型、技術提案評価型S型、以下「上位タイプ」という）」と「その他の総合評価の契約タイプ（簡易型、標準Ⅱ型・施工能力評価型Ⅰ型・Ⅱ型）」、「価格競争」の3分類における工事成績評定点の経年変化は、近年では「上位タイプ」の成績評定点が最も高く、次いで「その他の総合評価の契約タイプ」、最後に「価格競争」

という順となっている。

このことから、総合評価落札方式の普及・拡大に伴い、高度な技術力が求められる工事ほど、工事品質確保の向上の効果が得られていることが窺える。

特に「上位タイプ」においては、平成17年度から24年度を比較すると、3点以上工事成績評定点が高く、「その他の総合評価の契約タイプ」、「価格競争」よりも伸び率が大きい傾向となっている。

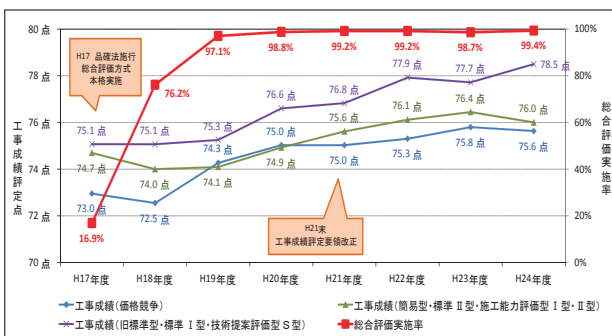


図-10 工事成績評定点の経年変化

4.2 総合評価の契約タイプ別の工事成績評定点

平成24年度における完成工事の工事成績評定点について、総合評価の契約タイプ別の工事成績評定点を図-11に示す。実施状況の分析の対象データは、港湾・空港関係工事を除く10地方整備局等を対象とした。

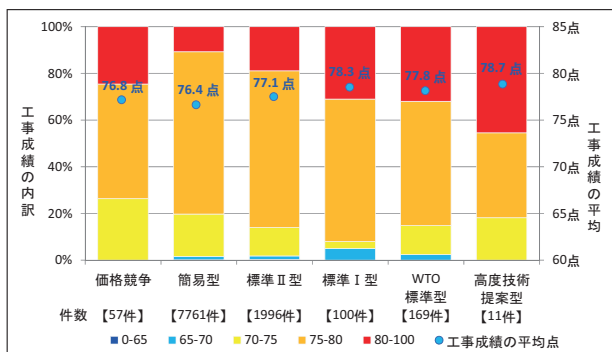


図-11 総合評価の契約タイプ別の工事成績評定点

高度な技術力が求められる「上位タイプ」を適用した工事ほど、工事成績評定点が80点以上の割合が増え、その平均も高まる傾向となっており、高度技術提案型の工事成績評定点の平均は78.7点、標準 I 型は78.3点となっている。

なお、「価格競争」については、「その他の総合評価の契約タイプ」よりも工事成績点が80点以上の割合が高い傾向を示しているが、その内訳を見てみると、工事成績評点80点以上の工事の約7割（10工事/14工事）が災害復旧工事であり、このことが要因であると考えられる。

4.3 工事成績評定点と技術評価点得点率の関係

工事成績評定点と技術評価点得点率の関係を図-12に示す。技術評価点の得点率が高い工事ほど、工事成績評定点の平均が高くなる傾向となっている。

このことから、入札の段階において技術評価点得点率が高い企業ほど工事成績評定点が高いと言える。特に技術評価点得点率が90%以上の企業については、90%以下の企業と比べて工事成績評定点80点以上の割合が2倍程度となっている。

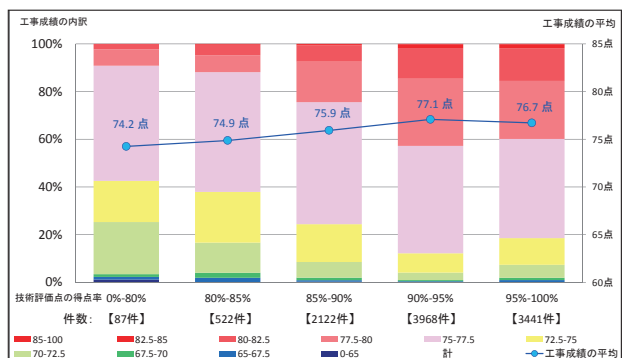


図-12 工事成績評定点と技術評価点得点率の関係

5 おわりに

国土交通省直轄工事については、平成25年度から全ての地方整備局等において、新しい総合評価方式（二極化）の本格的な導入をしている。

今後も入札・契約データや工事成績評定データ等に基づき、二極化導入前後の総合評価方式のタイプ別の入札・契約状況や工事成績評定結果の比較、二極化導入に伴う事務手続きの負担軽減効果等、総合評価落札方式の二極化のフォローアップを行い、効果の検証を進めていく予定である。