

国土交通省直轄工事における 総合評価落札方式の入札契約の動向

国土技術政策総合研究所
社会資本マネジメント研究センター
社会資本マネジメント研究室 研究官

島田浩樹
SHIMADA Hiroki

国土技術政策総合研究所
社会資本マネジメント研究センター
社会資本マネジメント研究室 主任研究官

吉野哲也
YOSHINO Tetsuya

国土技術政策総合研究所
社会資本マネジメント研究センター
社会資本マネジメント研究室 室長

中洲啓太
NAKASU Keita

1 はじめに

国土交通省の直轄工事については、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」の、公共工事の品質は経済性に配慮しつつ価格以外の多様な要素をも考慮し、価格及び品質が総合的に優れた内容の契約がなされることにより、確保されなければならないという基本理念のもと、総合評価落札方式の適用拡大を図り、現在で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-1参照)。

国土技術政策総合研究所では、全国の各地方整備局等(北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局含む)において総合評価落札方式を適用した工事を対象に、総合評価の実施状況等に関する調査・分析を行うこ

とにより、これまでの改善策の効果や新たな課題の抽出等を行っている。

本稿においては、平成17年度から平成28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、図-1のとおりである。適用率については随意契約を除く発注工事件数に対する総合評価落札方式実施件数の割合を示している。

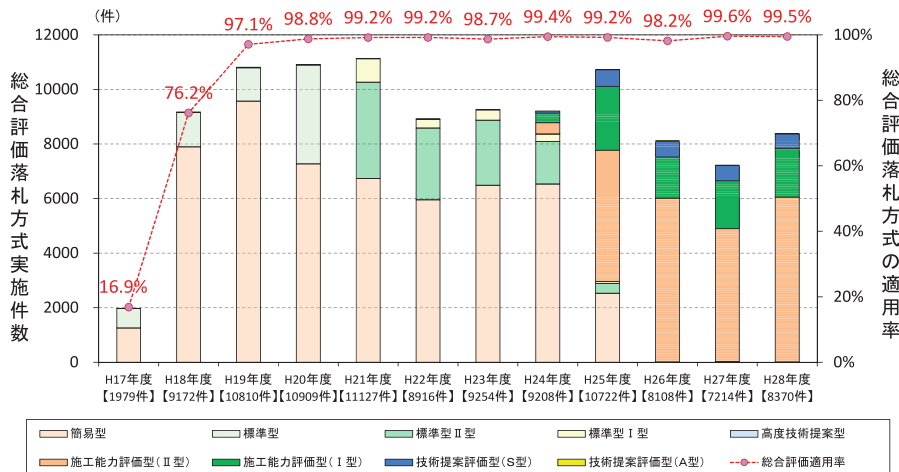


図-1 年度別・総合評価タイプ別実施状況(適用率・件数)

総合評価落札方式の適用率は件数ベースで99.5%であり、ほぼ100%の適用状況となっている。平成25年度以降減少傾向にあった発注件数は、平成28年度増加に転じている。

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て、競争参加者数には無効・辞退等および予定価格超過者を含んでいる。

WTO(標準型/技術提案評価型(S型))における1工事あたりの競争参加者数は、平成20年度の10.8者から平成22年度には20.9者と倍増した後は減少傾向となり、平成27年度は一時的に増加したものの平成28年度には再び減少している。技術提案評価型(S型)、施工能力評価型(I型、II型)は、毎年度5~10者程度の範囲で推移している。

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得点状況を基に、技術評価点1位と2位の得点率の差の経年変化を図-3に示す。技術評価点の順位は、無効・辞退等および予定価格超過者を除き判定している。

また、落札者と非落札者の得点率の差の経年変化を図-4に示す。

技術評価点1位と2位の得点率の差および落札者と非落札者の得点率の差は、施工能力評価型、技術提案評価型(S型)において経年では概ね横這い傾向にあり、WTO(標準型/技術提案評価型(S型))では平成19年度以降技術評価点1位と2位の得点率の差は減少し、他の総合評価の契約タイプと比べ得点率の差が少ない状況が続いている。

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ついて落札率の経年変化を図-5に示す。

高度技術提案型/技術提案評価型(A型)を除く総合評価落札方式の契約タイプにおいて、平成18年度以降落札率は増加傾向にあり、平成28年度は調査基準価格の引き上げや発注量(件数・金額とも)の増加等があり、前年度より落札率が上昇しているものと考えられる。

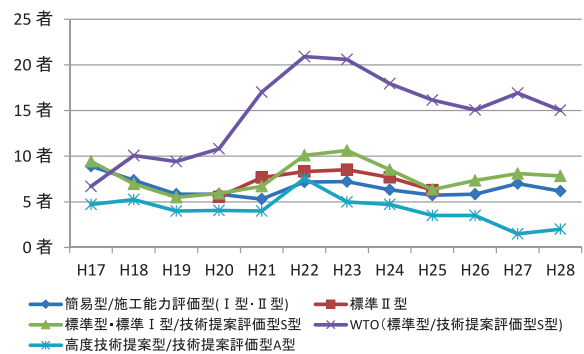


図-2 1工事あたりの競争参加者数の経年変化

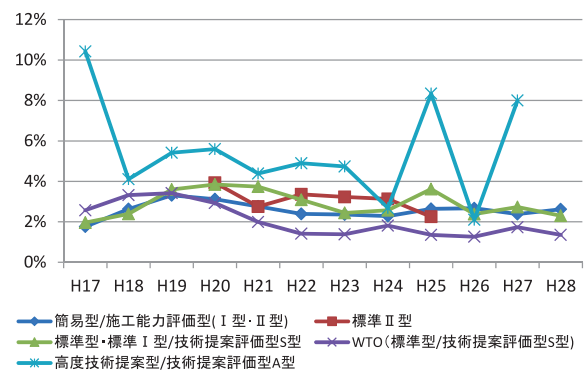


図-3 技術評価点1位と2位の得点率の差

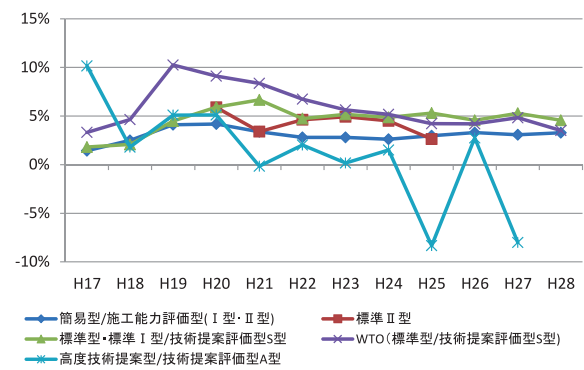


図-4 落札者と非落札者の得点率の差

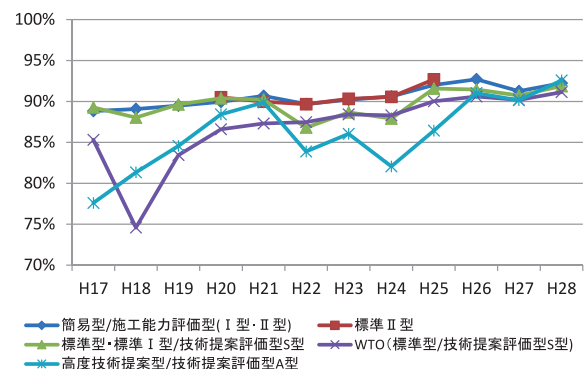


図-5 落札率の経年変化

3 実施状況(平成28年度)

3.1 実施件数

平成28年度の総合評価落札方式の適用工事件数を図-6に示す。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。

工事件数は全体で8,370件あり、契約タイプ別で最も多いのは施工能力評価型(Ⅱ型)の6,041件で全体の72.2%、続いて施工能力評価型(Ⅰ型)の1,791件(21.4%)である。総合評価落札方式適用工事の約9割が施工能力評価型で近年この状況はほぼ変わっていない。

また、技術提案評価型の件数は525件で全体の6.3%であり、技術提案評価型(A型)の適用は1件のみであった。

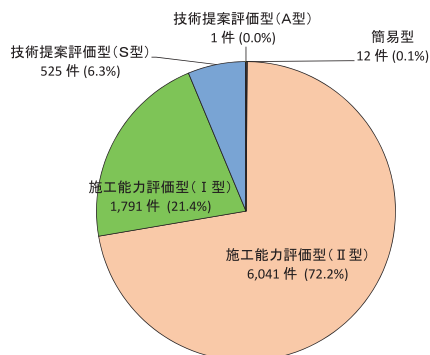


図-6 契約タイプ別実施件数(平成28年度)

3.2 競争参加の状況

平成28年度における工事種別別の競争参加者数の平均を図-7に示す。

競争参加者数の平均は6.5者であり、工事種別別では、一般土木、アスファルト舗装、電気設備、鋼橋上部、プレストレスト・コンクリートが多くなっている。

また総合評価の契約タイプ別では図-8に示すとおりWTO技術提案評価型(S型)が平均15.0者となっており、価格競争を除く他の契約タイプと比べ多い状況となっている。

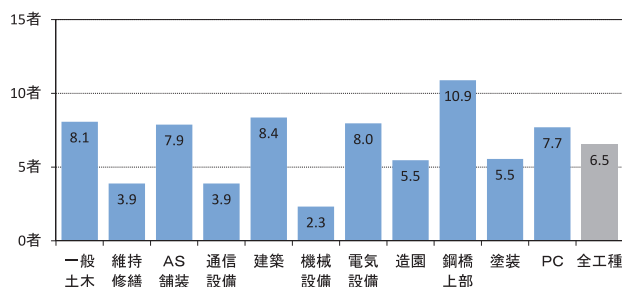


図-7 競争参加者数の平均(工事種別別)

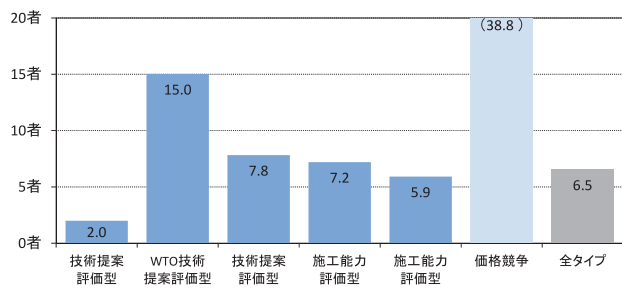


図-8 競争参加者数の平均(総合評価タイプ別)

4 工事成績の状況

4.1 工事成績評定年の経年変化

総合評価落札方式を適用した工事の工事成績評定年の経年変化を図-9に示す。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て発注年度別に集計している。

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)、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」、「価格競争」の3分類における工事成績評定年の経年変化は、平成17年度以降年々上昇する傾向にあ

り、また平成26年度の「価格競争」のデータについては災害復旧工事が含まれているため工事成績評定年が高くなっているが、何れも「上位タイプ」の成績評定年が最も高く、次に「その他の総合評価の契約タイプ」、「価格競争」という順となる傾向を示している。

なお、平成28年度に契約した工事については完了していない工事もあり、参考値として示して推移している。

4.2 総合評価の契約タイプ別の工事成績評定年

平成28年度における完成工事(発注年度は異なる)のについて、総合評価の契約タイプ別の工事成績評定年を図-10に示す。

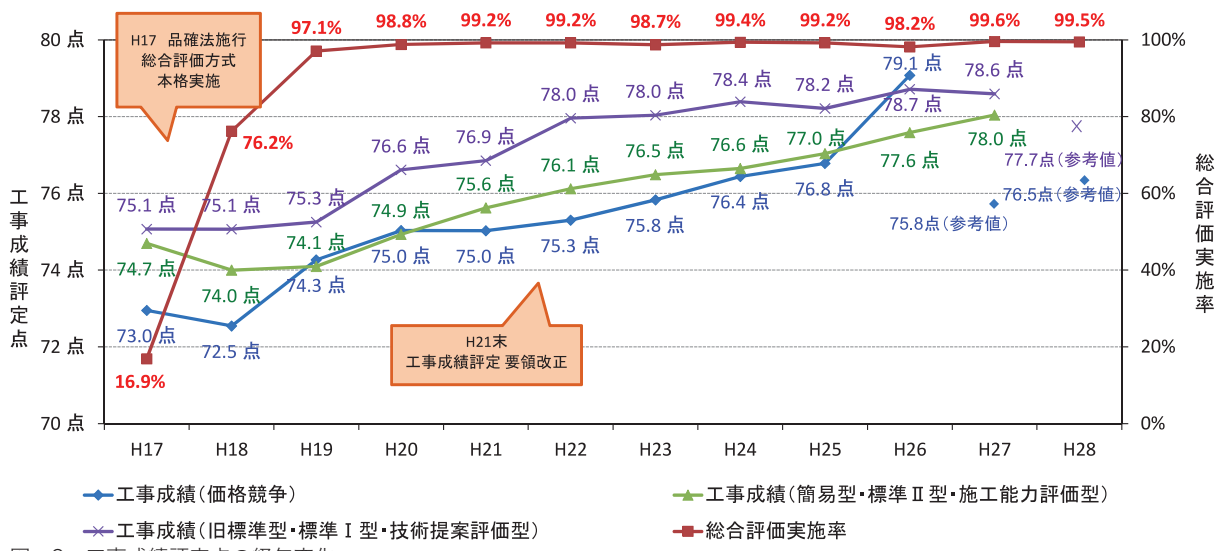


図-9 工事成績評定点の経年変化

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ている。

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点以上の割合が多く、その平均も高くなる傾向を示しており、WTO技術提案評価型(S型)の工事成績評定点の平均は79.6点、施工能力評価型(Ⅱ型)では78.0点となっている。

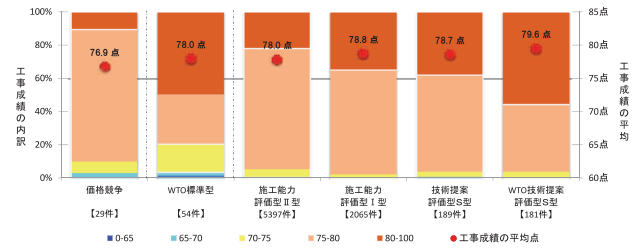


図-10 契約タイプ別の工事成績評定点

4.3 工事成績評定点と技術評価点得点率の関係

工事成績評定点と入札時の総合評価における技術評価点の得点率の関係を図-11に示す。

技術評価点の得点率が高い者が落札した工事ほど、完成時の工事成績評定点も高くなる傾向が見られ、技術評価点得点率が90%以上であった企業については、工事成績評定点80点以上の高評価を得る割合が多くなっている。

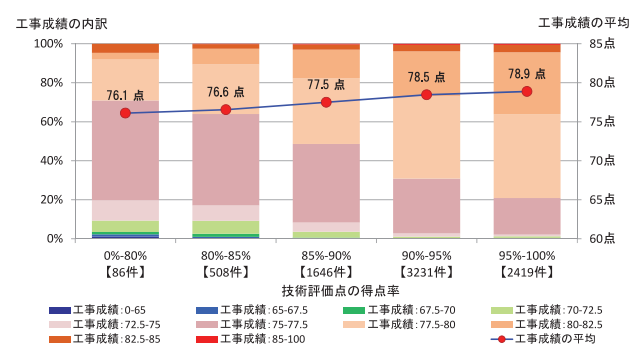


図-11 工事成績評定点と技術評価点得点率の関係

5 おわりに

国土交通省直轄工事については、技術提案作成・審査に係る競争参加者・発注者双方の事務手続きの負担増大、品質確保、民間の技術力活用の理念からの乖離といった課題に対応するため、平成25年度から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運用

を行っている。
 これまで施工能力評価型では事務手続きの負担軽減など効果が発揮されている一方で、技術提案評価型では技術提案の評価に差が付き難いなどの課題もあるため、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、総合評価落札方式の実施状況についてフォローアップを行い、効果や課題の検証を進め、より良い入札・契約方式の構築に活かしていく予定である。