

## 阪神高速における総合評価落札方式実施状況

阪神高速道路(株) 正会員 ○渡辺 尚夫

阪神高速道路(株) 正会員 南荘 淳

### 1. はじめに

阪神高速道路(株)においては、公共工事の品質確保のため、工事契約における適切な技術力評価を目指し、平成18年度から工事の入札契約に総合評価落札方式を本格的に適用している。本稿では、阪神高速における総合評価落札方式の実施状況について報告し、傾向や今後の課題について考察する。

### 2. 阪神高速の総合評価落札方式

阪神高速における平成18年度の総合評価落札方式は、原則として予定価格2億円以上の工事を対象として実施した。総合評価落札方式の適用タイプは表-1のとおりであり、評価点は国土交通省の実

表-1 阪神高速におけるH18年度総合評価落札方式

タイプ	適用の考え方	評価点最大値	評価値算出方式
標準型	技術提案を求める場合	20~30点	加算方式
簡易型	比較的難易度が低い場合	10~20点	除算方式

表-2 求めるVE提案及び技術提案例

開削 トンネル	VE提案 技術提案及び 技術的所見	実現可能なコスト縮減提案
		工程短縮に関する提案
舗装	技術提案及び 技術的所見	マスコンクリートに関する技術的所見
		防水工に関する技術的所見
各工事共通事項	技術提案及び 技術的所見	路面騒音値の低減に関する提案
		骨材飛散抵抗性の向上に関する提案
		舗装舗設に関する技術的所見
		安全対策
		騒音・振動・塵埃対策
		品質管理・出来形管理

施状況を参考に設定しているが、評価値の算出方法については、総合評価標準型において一般的な除算方式（標準点100点+加算点）/入札価格）でなく加算方式（技術評価点+価格評価点（100×（1-入札価格/予定価格））を採用している。これは、高い技術力を求める工事については技術力をより適切に評価するため、価格の影響が比較的大きい除算方式ではなく、技術点と価格点が独立した加算方式を採用することとしたものである。また、平成18年度の土木関係工事でVE提案及び技術提案を求めた項目は表-2のとおりであり、特に開削トンネル工事においてはVE提案として「実現可能なコスト縮減提案」を求め、工事のあらゆる工種においてコスト縮減が可能な工夫・提案を求めたのが特徴となっている。コスト縮減提案の評価については、絶対的な数値評価が困難であることから、提案内容により順位付けして評価点を付与する順位方式を採用した。工程短縮については、単に全体工程の短縮提案を漠然と求めたのではなく、道路整備工程上メリットが生み出される具体的なイベント（例えば堤防復旧時期等）の短縮提案を求め、標準案に対し短縮期間最大を満点として比例配分により評価点を付与する数値方式により評価した。技術的所見については、優良可で判定し評価点を付与する判定方式を採用した。

### 3. 実施結果

平成18年度の総合評価落札方式の実施件数は、表-3のとおり20件（うち平成18年度内契約は18件）であり、そのうち価格が1位でない者が落札したケースは4件であった。一方で、技術1位の者が落札したケースは15件で、そのうち技術も価格も1位の者が落札したケースが11件と、全体的な傾向として、平成18年度は技術も価格も評価が高い者が落札されており、落札された者の意欲の高さが窺える。実施工事別（平成18年度契約済み工事）の技術的な評価点得点率の状況を示したのが図-1であり、平均の得点率は44%であった。評価点のレンジをみると、応募者数にもよるが、小さい（差がついていない）ケースで10数%

表-3 総合評価落札方式実施結果

(単位:件)

	実施件数	価格が1位でない者が落札したケース	技術が1位の者が落札したケース	うち技術も価格も1位の者が落札したケース
標準型	9	2	6	4
簡易型	11	2	9	7

大きい（差がついている）ケースで40%程度である。レンジの大きいケース40%で30点満点とすると概ね10点強の差の技術評価であることがわかる。一方、落札者の状況をみると、概ね技術的な評価点の得点率が最上位かそれに準じる者が落札している。次に、個別工事の一例として、開削トンネル工事の評

キーワード 総合評価落札方式, 技術評価, 加算方式, ウェイト, 品質確保

連絡先 〒541-0056 大阪市中央区久太郎町4-1-3 阪神高速道路(株) 技術管理室 TEL06-4963-5745

価結果例を図-2に示す. 本工事は技術評価1番の者が価格評価2番手であっても総合評価により落札した事例であり, より本工事に対する技術評価の高い者が落札できる方式であったことがわかる.

技術評価と価格評価のバランスを示したのが図-3である. これは, ある1つの工事に応募した者の技術評価点と価格評価点をプロットしたものであるが, 今回のケースでは, 概ね技術評価点:価格評価点=1:2となっており, また, 技術評価点のレンジは約13点であるのに対し, 価格評価点のレンジは約26点と, 価格で落札可能な設定となっていることがわかる. ただしある程度の技術評価点を獲得しないと落札できないとも言えるが, 技術評価点と価格評価点のウエイトについては, 今後の課題と考える.

技術的所見に関する設問別の獲得点数とばらつきを示したのが図-4である. 便宜上, 優3点, 良2点, 可1点としてグラフ化している. 工事固有の事項に関する技術的所見であるマスコン対策及び防水工については比較的评价が高くばらつきも大きい, 共通事項である安全対策, 騒音振動塵埃対策, 品質出来形管理は比較的评价も低くばらつきも小さいことがわかる. 特に安全対策については, 一般的な安全対策は各社同等であり工事固有の対策というものが難しい設問項目であったと思われる.

4. 実施結果に関する考察

平成18年度は技術評価も価格評価も高い者が落札しており, 技術的な評価を考慮する総合評価落札方式としては, 効果があったものと思われる. また, 平均得点率は工事毎でばらつきがあるものの約44%と, 概ね妥当な配点の設定であったと考える. 評価方式として, 数値方式, 順位方式, 判定方式のすべてを適用したが, 点数の差別化という点では数値方式及び順位方式は有効であった. ただし, 評価としての妥当性としては, 今後さらに検討を加えるとともに, 実施工事での検証を進める必要がある. 開削トンネルの事例では, 価格評価のウエイトが高い結果となっているが, 工種毎ではばらつきも見られるため, 今後技術評価と価格評価のウエイトの調整についても検討していく必要がある. 技術的所見の設問については, 技術力を求める場合, 工事固有の設問が総合評価では有効に機能することから, 工事毎に設問を吟味していくことが重要と考える.

5. おわりに

本稿では, 阪神高速における平成18年度の総合評価落札方式の実施結果を紹介し, その結果を考察した. 平成19年度においては, これらの考察を踏まえ, 安易な価格競争でなく技術力の高い者が落札できるよう, 総合評価落札方式の拡大, 技術的な評価のウエイトを高めるための評価点の引き上げ, 価格評価点の調整や評価方式の加算方式一本化等の改善を図っている. また, 提案者に対するインセンティブの付与も行うこととしており, 今後も積極的な技術力活用と品質の確保を目的として, 提案の出しやすい仕組み作りと技術力の適切な評価に向けて, 検討を進める所存である.

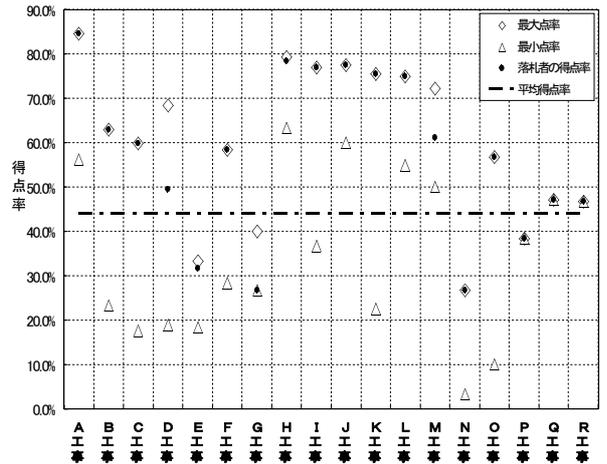


図-1 工事別の技術的な評価点得点率の状況

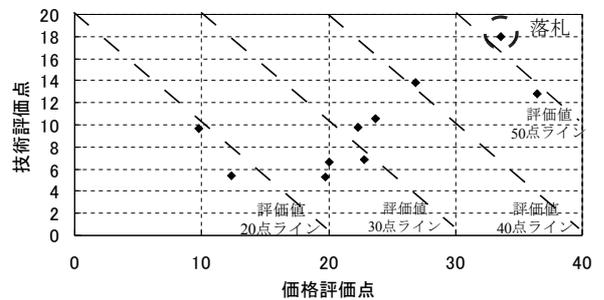


図-2 開削トンネル工事における評価点分布例

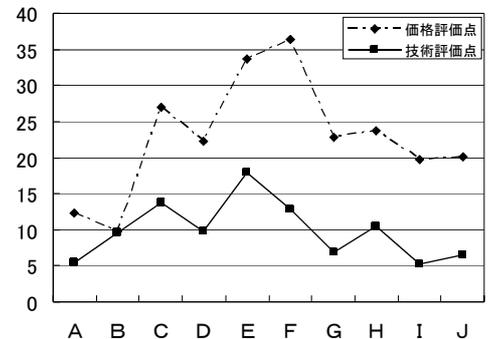


図-3 開削トンネル工事における技術評価点と価格評価点

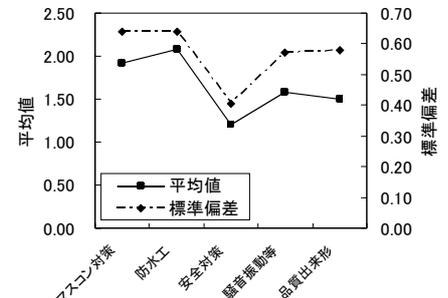


図-4 技術的所見に関する設問別得点状況 (開削トンネル工事の事例)