

品確法施行後の一般競争入札における落札状況の実態分析(その1)

九州共立大学 学生会員 元永 浩斗
 正会員 牧角 龍憲
 学生会員 田中 徹政

1. はじめに

公共事業における透明性を高めるため、国土交通省においては、総合評価方式による一般競争入札が今年度からほぼ全ての工事に適用されている。それにより落札率が従来に比べて低くなってきているものの、一方では自治体と異なり最低制限価格制度がないことによる低入札の問題も生じてきている。また、社会に対して適正な落札価格とは何かを明らかにすることも求められつつある。

そこで、平成 17 年 9 月から国土交通省で実施された総合評価方式による一般競争入札のすべての工事における落札情報を収集し、現状がどのような実態になっているかを調べ、落札状況にみられる傾向について分析した。本報では、国土交通省 8 地方整備局および北海道開発局の公開情報をもとに、地方毎の落札状況について調査した結果を報告する。

2. 調査対象

平成 18 年 12 月 1 日の時点においてインターネット上で公表されている「入札結果データ」¹⁾を対象に、国土交通省および北海道開発局の 360 発注機関の全入札結果 4985 件を調査した。

3. 落札指標について

国の事業においては最低制限価格制度がないため、原価コストより低い価格でも落札される場合がある。そのような場合には適正な施工が確保されない懸念が生じるが、一般に用いられる落札率(=落札価格/予定価格)ではその状況を把握することが難しい。そこで、予定価格と落札価格の他に調査基準価格(原価コストにほぼ相当する)も加えて検討した。調査基準価格(消費税抜き)は次式で算定される。

$$\text{調査基準価格} = (\text{直接工事費} + \text{共通仮設費} + \text{現場管理費相当額} \div 5) \times 105 \div 100 \quad (1)$$

なお、予定価格の 2/3 に満たない場合は 2/3 とし、予定価格の 8.5/10 を超える場合は 8.5/10 とする。

この調査基準価格の予定価格に対する比率は一定ではなく、工事の種別や環境条件などによって 2/3 ~ 0.85 の範囲にばらついている。そこで、落札状況を分析する指標として、次式で求められる値(落札指標と呼ぶ)を用いた。

$$\text{落札指標} = \frac{\text{落札価格} - \text{調査基準価格}}{\text{予定価格} - \text{調査基準価格}} (\%) \quad (2)$$

すなわち、調査基準価格を境界値(0%)として、それと予定価格との差を 100%とし、調査基準価格を下回る落札価格(低価格入札)の場合には負の値で表すものである。

4. 結果および考察

国土交通省 8 地方整備局および北海道開発局それぞれにおける落札指標の頻度分布を図-1 に示す。件数の最大値は東北の 866 件で最少は近畿の 283 件であった。いずれの地方においても落札指標は広い範囲に分布しており、北海道を除いて地域による顕著な差異は認められず、落札指標 50%前後を平均とする分布状況であった。図-2 は、調査基準価格以下の落札状況(低価格入札)を地方毎に示したものである。いずれの地方においてもかなり低い値まで分布しており、地域による明らかな差異は認められなかった。

5. まとめ

国土交通省の総合評価方式一般競争入札結果を落札指標を用いて全工事について検討した結果、落札指標が広い範囲に分布していること、低価格入札も多いこと、またそれらの傾向に地域差はみられないことがわかった。

参考文献)

- 1) 入札結果データの公表:国土交通省各地方整備局ホームページの入札契約情報サイトで公開されている各事業所別のデータを用いた。

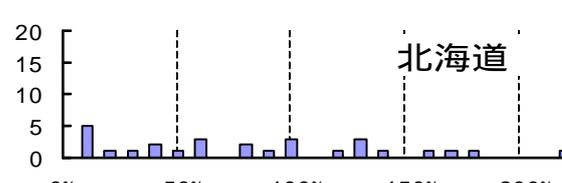
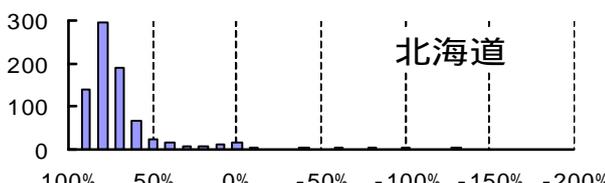
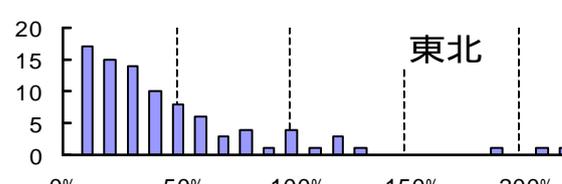
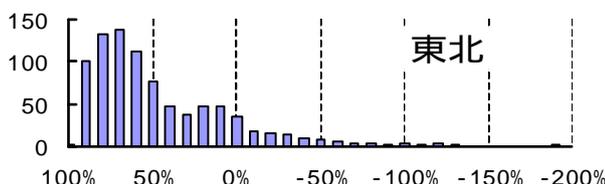
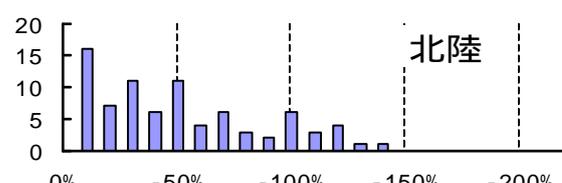
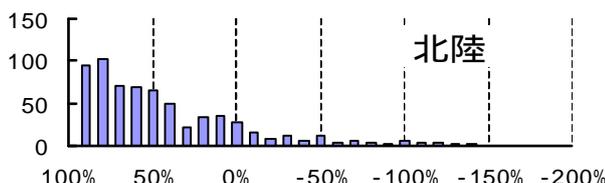
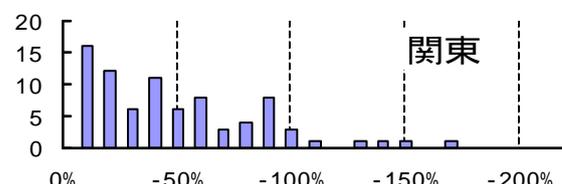
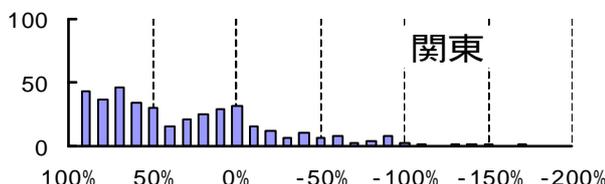
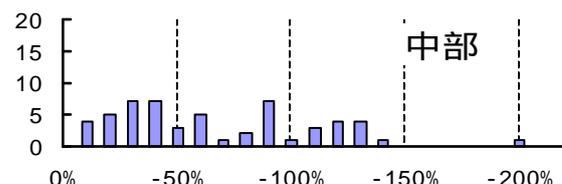
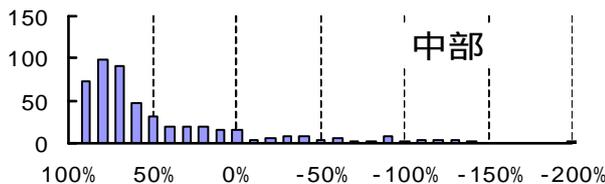
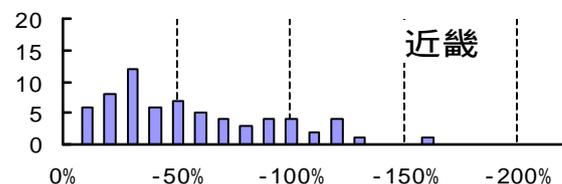
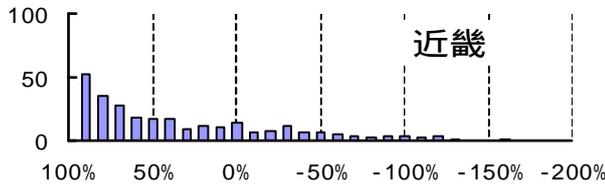
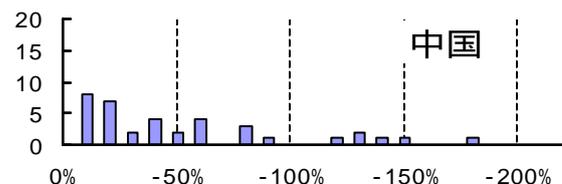
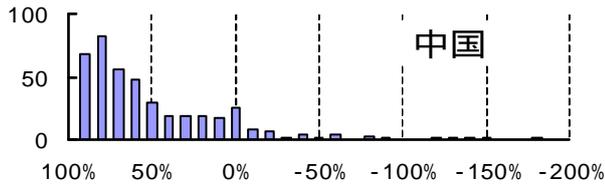
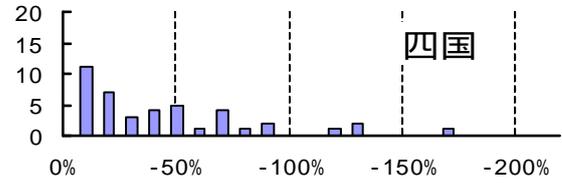
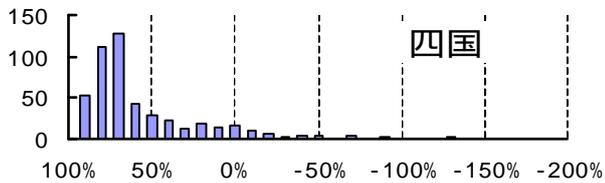
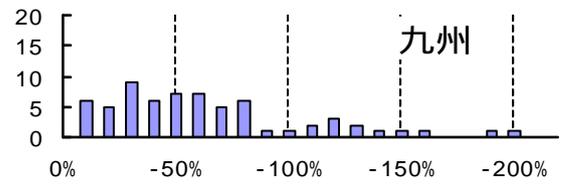
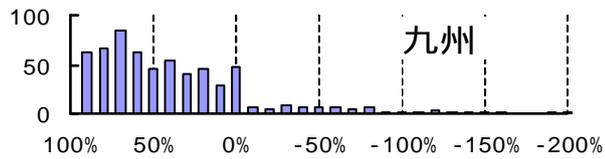


図-1 地域別の落札指標頻度分布

図-2 地域別の0%以下の落札指標頻度分布