

# 港湾空港関係工事の 総合評価方式について

高木 栄一<sup>1</sup>・松本 清次<sup>2</sup>・小黒 章二<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 (財)港湾空港建設技術サービスセンター 建設マネジメント研究所 上席研究員

(〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-3-1 尚友会館3階)

E-mail:takagi@scopenet.or.jp

<sup>2</sup>正会員 (財)港湾空港建設技術サービスセンター 建設マネジメント研究所 副所長

E-mail:matsumoto@scopenet.or.jp

<sup>3</sup> (財)港湾空港建設技術サービスセンター 建設マネジメント研究所 主任研究員

E-mail:oguro@scopenet.or.jp

(財)港湾空港建設技術サービスセンター (SCOPE) は、平成23年1月、我が国の公共工事における総合評価方式の導入経緯や課題についてとりまとめた資料<sup>1)</sup>を作成したが、あわせて、リアルタイムに入札契約の過程をモニタリングする必要性を痛感した。

本論文は、国土交通省8地方整備局発注の「港湾空港関係」工事について、平成22年度以降の入札契約結果を分析したものである。総合評価方式等の導入状況と概要、入札結果とその傾向について報告する。

分析に用いた個別案件のデータは、港湾空港関係入札・契約情報 (PAS) より入手した。その他のデータも、国土交通省 (地方整備局を含む) のホームページに公表されたものである。

**Key Words :** MLIT, harbor port & airport, comprehensive bidding evaluation method

## 1. 港湾空港関係の入札契約制度

表-1に一般競争入札並びに総合評価方式の実施件数の経緯を示す (国土交通省直轄工事等契約関係資料 地方整備局工事契約状況等 (港湾空港関係) による。随意契約は除く)。港湾空港関係の工事件数は、毎年700件程度である。

46件)、17年度21.9% (745件中163件) であったが、18年度には81.0% (715件中579件)、19年度には93.3% (684件中638件) と急伸した。

20年度以降は、ほぼ100%の工事で一般競争入札が実施されている (20年度98.0%、21年度99.7%、22年度98.9%、23年度98.5%)。

### (2) 総合評価方式の導入状況

#### (1) 一般競争入札の導入状況

一般競争入札の導入率は、平成16年度6.3% (733件中

平成11年3月に大蔵大臣 (当時) との包括協議が整った総合評価方式であるが、5年後の平成16年度において

表-1 一般競争入札並びに総合評価方式の実施件数 注：H23の( )内は通常指名競争入札

| 年 度         |        | H16  | H17   | H18   | H19   | H20   | H21   | H22   | H23   |
|-------------|--------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 全工事件数       |        | 733件 | 745件  | 715件  | 684件  | 700件  | 786件  | 656件  | 665件  |
| 一 般 競 争 入 札 | WTO 対象 | —    | 51件   | 49件   | 50件   | 34件   | 49件   | 47件   | 65件   |
|             | WTO 以外 |      | 112件  | 530件  | 588件  | 652件  | 735件  | 602件  | 590件  |
|             | 合 計    |      | 163件  | 579件  | 638件  | 686件  | 784件  | 649件  | 655件  |
|             | 実施割合   | 6.3% | 21.9% | 81.0% | 93.3% | 98.0% | 99.7% | 98.9% | 98.5% |
| 総 合 評 価 方 式 | 一般競争入札 | 9件   | 21件   | 48件   | 50件   | 34件   | 48件   | 47件   | 63件   |
|             | 指名競争入札 |      | 74件   | 435件  | 524件  | 611件  | 729件  | 592件  | 584件  |
|             | 工事希望型  | 0件   | 6件    | 10件   | 8件    | 3件    | 1件    | 2件    | (8件)  |
|             | 公募型    | 23件  | 37件   | 0件    | 0件    | 0件    | 0件    | 0件    | 0件    |
|             | 合 計    | 32件  | 138件  | 493件  | 582件  | 648件  | 778件  | 641件  | 655件  |
|             | 実施割合   | 4.4% | 18.5% | 69.0% | 85.1% | 92.6% | 99.0% | 97.7% | 98.5% |

も、導入率はわずか4.4%（733件中32件）、17年度18.5%（745件中138件）であった。平成17年4月に「公共工事の品質の確保の促進に関する法律」が施行され、価格と価格以外のものが総合的に優れたものを選定する総合評価方式が契約の基本に位置づけられた。同年8月には、同法の基本方針が閣議決定され、9月には「公共工事における総合評価方式活用ガイドライン」が制定された。

これらを受けて、総合評価方式の導入が劇的に進展することになり、18年度69.0%（715件中493件）、19年度85.1%（684件中582件）、20年度92.6%（700件中648件）となった。21年度以降は、ほぼすべての工事で総合評価方式が実施されている（21年度99.0%、22年度97.7%、23年度98.5%）。

### (3) 総合評価方式の概要

港湾空港関係工事の現在の総合評価方式は、基本的には、河川・道路等工事と同様であり、WTO標準型、標準Ⅰ型、標準Ⅱ型、簡易型で試行されている。評価項目、加算点の大きさ等は各地方整備局（河川・道路等）の方式に準じている。以下に、港湾空港関係工事の総合評価方式の特徴を述べる。

#### a) 評価値の算出方法

すべて除算方式で実施されている。河川・道路等では、平成19年度～20年度に、加算方式が試行されているが、港湾空港関係では事例がない。

#### b) 評価項目

九州地方整備局では、オプション項目として「海上工事施工管理技術者」資格や「指定する作業船の自社保有状況（リース保有、備船および共同保有は除く）」を加算点の対象としている。

#### c) 総合評価方式の「型」

平成22年度実績によると、簡易型60.3%（河川道路等66.8%）、標準Ⅱ型32.7%（同29.5%）、標準Ⅰ型（WTO標準型含む）7.0%（同3.6%）である。なお、高度技術提案型の試行実績は無い（同0.1%）。

九州地方整備局では、各「型」について平成22年度（標準Ⅰ型は23年度から）から、「チャレンジ型」を導入し技術提案の評価割合を高める方式を試行している。

また、東北地方整備局では、東日本大震災災害復旧工事にWTO簡易型（加算点20点、施工計画のみ）を導入している。

#### d) 施工体制確認型の総合評価方式

予定価格1,000万円以上のすべての工事に施工体制確認型が導入されている。

なお、東北地方整備局では、工程計画の適切性を確認するものの加算点は無く、「標準点＋施工体制評価点」を入札価格で除して評価値を算出する「簡略型」を災害復旧工事の非WTO対象工事（分任官発注）で試行して

いる。

#### e) オーバースペック等の扱い

平成23年8月、国土技術政策総合研究所は、港湾空港関係について「オーバースペック等の理由により評価しない技術提案の事例の公表について」で54項目を例示した。多くの地方整備局では、項目を追加・変更するなど独自の考え方を公表している。

#### f) 段階選抜方式

8地方整備局では、段階選抜方式の試行実績は無いが、沖縄総合事務局の非WTO対象工事において、平成23年度に数件の試行実績がある（一次審査で20者選抜）。

#### g) 実績重視型について

「実績重視型」は、実績重視簡易型、簡易Ⅱ型、簡易型（実績重視方式）、特別簡易型、あるいは簡易型の一類型として試行されている方式であるが、港湾空港関係では一部の地方整備局に限られていて試行件数も少ない。

#### h) 二極化の試行

港湾局は、港湾工事に見合った「型」の選定フロー、施工能力評価型の評価方法、作業船保有の評価方法を検討するとしている（平成24年6月、建設専門誌による）。

関東地方整備局では、平成23年度下期に二極化を試行するとしており、9月末には施工能力評価Ⅱ型を初公告した。九州地方整備局でも10月以降試行するとして「評価項目と配点の考え方」を公表し、施工能力評価型（Ⅰ型）（Ⅱ型）を公告している。

#### i) 業務の履行確実性評価等

九州地方整備局は、平成22年度から予定価格1,000万円以上の業務に履行確実性評価を導入した。23年度には、全地方整備局において履行確実性評価が導入され、予定価格1,000万円以上のほぼすべての業務で試行している。

なお、中部地方整備局（港湾空港関係を除く）で平成22年度から予定価格500万円以上に導入された「品質確保基準価格」制度は、中部地方整備局ならびに九州地方整備局の港湾空港関係で平成24年10月に導入された。

また、中国地方整備局（港湾空港関係）は、100万円超の業務に導入した。

## 2. 入札契約結果の概要

### (1) 平均落札率の推移

図-1に、国土交通省、港湾空港関係（国土交通省）および都道府県の平均落札率の推移を示す。平成16年度～18年度にかけて、いずれの機関においても、平均落札率は大幅に下落した（港湾空港関係：16年度94.6%、17年度92.6%、18年度89.3%）。

その後、平成18年12月に国土交通省が「緊急工事品質確保対策について」を打ち出し、施工体制確認型の総合評価方式や特別重点調査が導入された。また、低入札調

査基準価格の見直し（平成20年4月、21年4月、23年4月）が行われたこともあって、平均落札率は横ばいまたは漸増傾向となった（港湾空港関係：平成19年度89.3%、20年度89.0%、21年度89.5%）。

しかしながら、港湾空港関係についてみると、平成22年度は、21年度に比べて1.6ポイントと大幅に低下し、87.9%という過去最低の平均落札率となっている（23年度は、低入札調査基準価格の改訂があり若干回復した）。

## (2) 応札者・落札者の応札率分布

図-2～4は、港湾空港関係の予定価格2.5億円以上の工事（港湾土木、港湾等しゅんせつ、空港等土木の工事種別の発注標準でAランクに該当する）について、応札者・落札者の応札率に対する分布を示したものである。

図-2は、平成22年度の4月～11月に契約した132件であり、図-3は平成22年度の12月～3月の55件である（年度途中で分けたのは、SCOPE資料<sup>1)</sup>を23年1月に印刷したため）。図-4は、平成23年度1年間の205件である（災害復旧工事で発注された指名競争入札6件、「簡略型」21件は除いている）。

なお、横軸は、予定価格＝1、調査基準価格＝0として、応札率（応札額／予定価格）を換算している。

$$\frac{(\text{応札額} / \text{予定価格} - \text{調査基準価格} / \text{予定価格})}{(1 - \text{調査基準価格} / \text{予定価格})} = \text{横軸の値}$$

したがって、換算値が1を超えるものは予定価格超過であり、マイナスのものは調査基準価格未満のいわゆる低入札（有効）を表す。

なお、棒グラフは、横軸の値0.1刻みに集計している。調査基準価格の予定価格に対する比率は、平均的に85～87%の範囲であるから（表-2参照）、横軸の刻みは、応札率（または落札率）1.5～1.3ポイント程度である。

## a) 応札者・落札者の分布状況

どの期間においても、応札者・落札者とも、調査基準価格の直上（横軸0以上0.1未満）に最も張り付いている（たとえば、図-2では、応札者420者、落札者87者）。

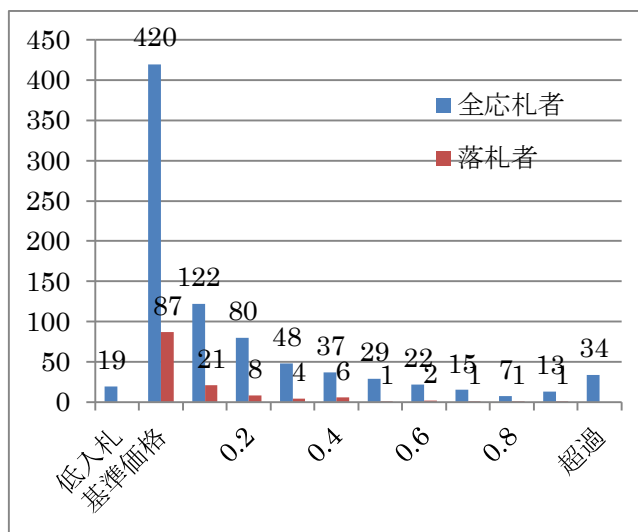


図-2 22年度(11月まで)の応札者・落札者分布

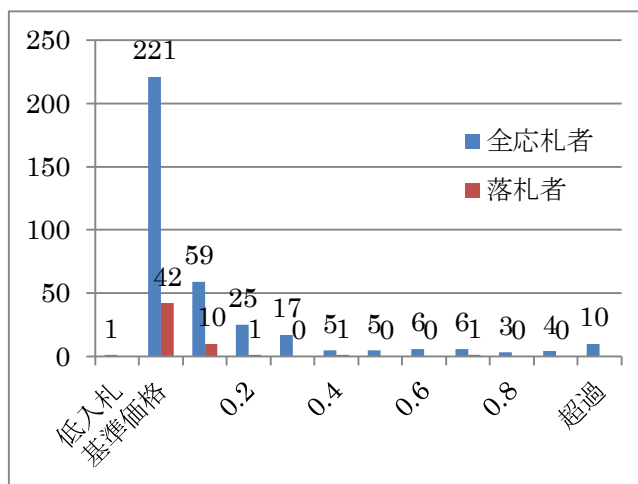


図-3 22年度(12月以降)の応札者・落札者分布

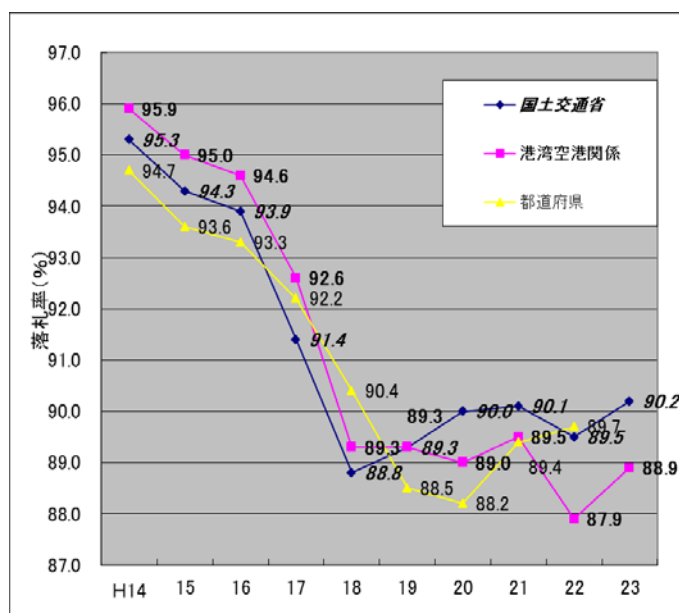


図-1 落札率の推移

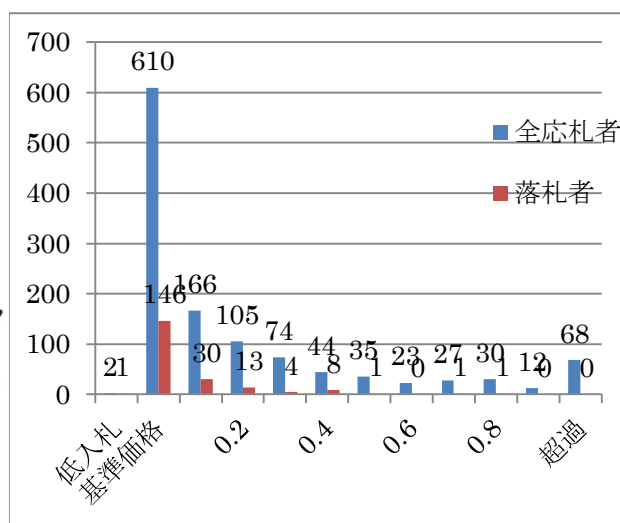


図-4 23年度の応札者・落札者分布

横軸0.1以上0.2未満の範囲では、応札者・落札者とも、調査基準価格直上の1/4程度に激減している（たとえば、図-2では、応札者122者、落札者21者）。

なお、いずれの期間においても、予定価格近くの応札者や落札者が少数存在するが、応札行動全般をとらえると、調査基準価格を推算した上で応札しているものと考えられる。

#### b) 有効な低入札者数

平成22年4月～11月の期間は、有効な低入札者が多い（19者）。それに比べて、22年12月～23年3月、および23年度は、有効な低入札者数が、それぞれ1者、2者のみである。これは、平成21年度に変更された施工体制確認型の運用（資料提出の意向の無い者は、ペナルティ無しの「無効」とする）の徹底によるものと推察される。

#### (3) 平成22年度～23年度のまとめ

表-2は、港湾空港関係の予定価格2.5億円以上の工事について、入札契約実績をまとめたものである。

落札価格は調査基準価格に張り付き（+1.92～1.10ポイント）、加算点でほぼ1位を獲得しなければ落札できない状況にある（1.36～1.15位）。

総合評価方式による価格の逆転率は、平成23年度、予定価格のわずかに0.34%（逆転額198万円、予定価格平均7.11億円）である。

#### (4) 平成24年度の傾向

10月20日現在（136件）の傾向は、以下のとおりである。

- ・逆転率：0.16%（逆転額89万円、予定価格平均7.24億円）【さらに減少】
- ・落札率と調査基準価格比率の差：+0.998ポイント
- 【より調査基準価格に張り付く傾向】
- ・応札率と調査基準価格比率の差：+2.49ポイント

表-2 入札契約実績のまとめ

| 契約時期                 | H22 年度             |                    | H23 年度             |
|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                      | 4～11 月             | 12～3 月             |                    |
| 工事件数                 | 132 件              | 55 件               | 205 件              |
| 予定価格（平均）             | 6.54 億円            | 5.90 億円            | 7.11 億円            |
| 調査基準価格比率<br>（対予定価格）  | 85.29%             | 85.35%             | 86.79%             |
| 落札率（平均）－<br>調査基準価格比率 | 87.21%<br>1.92ポイント | 86.45%<br>1.10ポイント | 88.01%<br>1.22ポイント |
| 応札率（平均）－<br>調査基準価格比率 | 88.64%<br>3.35ポイント | 87.78%<br>2.43ポイント | 90.17%<br>3.38ポイント |
| 落札者の価格順位             | 2.54 位             | 2.55 位             | 2.21 位             |
| 落札者の加算点順位            | 1.30 位             | 1.15 位             | 1.36 位             |
| 参加者数（平均）             | 7.90 者             | 8.49 者             | 7.13 者             |
| 有効な低入札者数             | 19 者               | 1 者                | 2 者<br>うち落札1者      |
| 無効者数（平均）             | 1.32 者             | 1.78 者             | 1.16 者             |
| 逆転額（平均）              | 705.4 万円           | 193.4 万円           | 198.1 万円           |
| 逆転率（平均）              | 0.79%              | 0.34%              | 0.34%              |

【より調査基準価格に張り付く傾向】

- ・落札者の加算点順位1.26位、価格順位1.97位

【より上位へ】

- ・平均無効者数：1.54者【増加傾向】

#### 参考文献

- 1) (財)港湾空港建設技術サービスセンター：公共調達ガイドライン ～SCOPE からの提言～，2011.1

(2012.10.31 受付)

## THE COMPREHENSIVE BIDDING EVALUATION METHOD OF HARBOR PORT AND AIRPORT CONSTRUCTION

Eiichi TAKAGI, Seiji MATSUMOTO and Syouji OGURO

In January 2010, the Service Center of Port Engineering (SCOPE) summarized the introduction process and the issues of the comprehensive bidding evaluation method on public works in Japan. At that time, we have been keenly aware of the need to monitoring the progress of the tendering in real time. This paper analyzes the results of the tendering and contracting of public works which the Ministry of Land, Infrastructure and Transport had ordered for port and airport construction after the 2010 fiscal year, and reports the introduction situation and the outline of the comprehensive bidding evaluation method, and the tendency of its tendering results.

The tendering and contracting data used for this analysis was obtained from website of National Institute for Land and Infrastructure Management. ([www.pas.ysk.nilim.go.jp](http://www.pas.ysk.nilim.go.jp)) Also other data had been published on the home page of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport.