

総合評価方式に関する一考察 (除算方式の加算点, 価格, 評価値について)

高木 栄一¹

¹正会員 一般財団法人 港湾空港総合技術センター 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丁目3番1号 尚友会館3階)
E-mail:takagi@scopenet.or.jp

(一財) 港湾空港総合技術センター (SCOPE) では、港湾空港関係工事を中心に、総合評価方式について分析・考察を続け、その成果を土木学会建設マネジメント委員会において発表してきた^{1) 2) 3)}。

本論文は、平成25年度の国土交通省港湾空港関係の入札契約結果の分析結果とあわせて、総合評価方式の中心的な方式として実施されている除算方式の加算点、価格および評価値について考察したものである。

Key Words : MLIT, port & airport, comprehensive evaluation method for bidding, evaluated value

1. 平成25年度の入札契約状況

表-1に、国土交通省8地方整備局の平成25年度の入札契約状況を示す。港湾空港関連入札・契約情報 (PAS) には、650件が公表されているが、施工体制のみの総合評価方式 (簡略型) や指名競争入札を除く633件について分析した。平成24年度の傾向と同様である。

・大規模工事ほど、応札率・落札率とも調査基準価格率

に張り付いている。

・大規模工事ほど、落札者の獲得加算点順位も上位にある。

・どの予定価格帯においても、総合評価による逆転額の対予定価格比率が0.2%台と極めて少額である。

・予定価格帯9千万円以下では、参加者が少なく、落札者の価格順位もほぼ1位であり、総合評価による逆転はほとんど発生していない。

表-1 平成25年度、港湾空港関係工事 (8地方整備局) の入札契約状況

予定価格帯	工事 件数	予定価格 (億円)	調査基準 価格率 (%)	応札率 (%)	落札率 (%)	落札者の順位	
						価格	加算点
WTO 案件	87	12.47	88.95	90.86	89.58	1.85	1.11
2.5億円以上	236	7.07	88.16	90.87	89.63	2.04	1.18
0.9～2.5億円	254	1.55	87.83	93.31	91.86	1.60	1.24
0.1～0.9億円	118	0.49	87.28	93.93	93.36	1.18	1.15
1千万円以下	25	0.06	—	103.32	94.05	1.04	1.12

予定価格帯	参加者数 (者/件)	参加者のうち (者/件)			逆転額 (平均)		逆転発生件数 (割合%)
		無効	予定価 格超過	辞退	(万円)	対予定価格 比率 (%)	
WTO 案件	5.97	0.91	0.22	0.24	357	0.29	40 (45.98)
2.5億円以上	6.25	0.92	0.28	0.42	202	0.29	110 (46.61)
0.9～2.5億円	4.53	0.33	0.41	0.57	33.8	0.22	70 (27.56)
0.1～0.9億円	2.94	0.26	0.23	0.40	13.6	0.28	16 (13.56)
1千万円以下	2.00	0	0.32	0.36	0.4	0.07	1 (4.00)

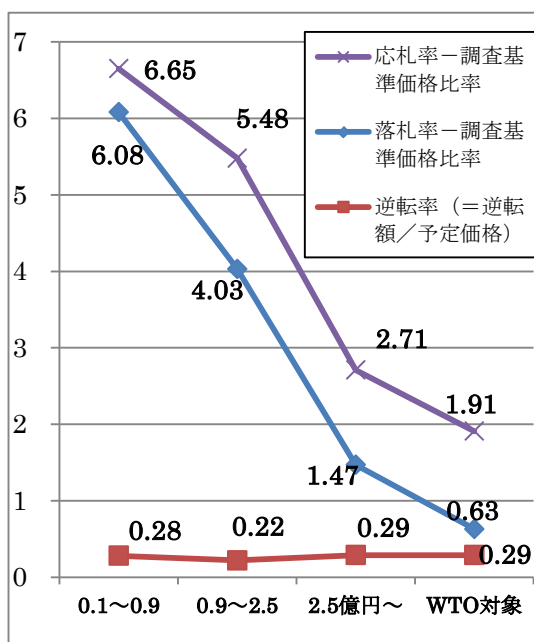


図-1 予定価格帯別の応札率、落札率、逆転率

図-1に、予定価格帯別の応札・落札状況（調査基準価格率との差：ポイント）、逆転率（予定価格に対する逆転額：％）を示す。

2. 加算点付与の状況と課題

図-2は、平成25年度の港湾空港関係工事（8地方整備局、予定価格2.5億円以上236件）と農林水産省発注工事

（予定価格2.3億円以上92件）の「獲得加算点1位と2位の差」を累計加算曲線で表したものである。

農林水産省工事に比べて、港湾空港関係工事（8地方整備局）の獲得加算点の差が極めて小さいことが分かる。

ちなみに、両者の応札・落札状況、逆転率を比較すると、以下のとおりである。

・平均応札率－調査基準価格率

農林水産省 5.67ポイント

港湾空港関係 2.71ポイント

・平均落札率－調査基準価格率

農林水産省 3.73ポイント

港湾空港関係 1.47ポイント

・逆転額／予定価格

農林水産省 0.46％

港湾空港関係 0.29％

「獲得加算点の差」が応札・落札状況や逆転率に大きく影響しているものと推察される。

なお、「獲得加算点1位と2位の差」が0点（同点）である割合が両者とも変わらないが（23.15％と20.65％）、これは、加算点付与の方法に課題があることを示している。

図-3は、港湾空港関係工事からWTO対象案件87件を抜き出したものである（表-1参照）。ここでいうWTO

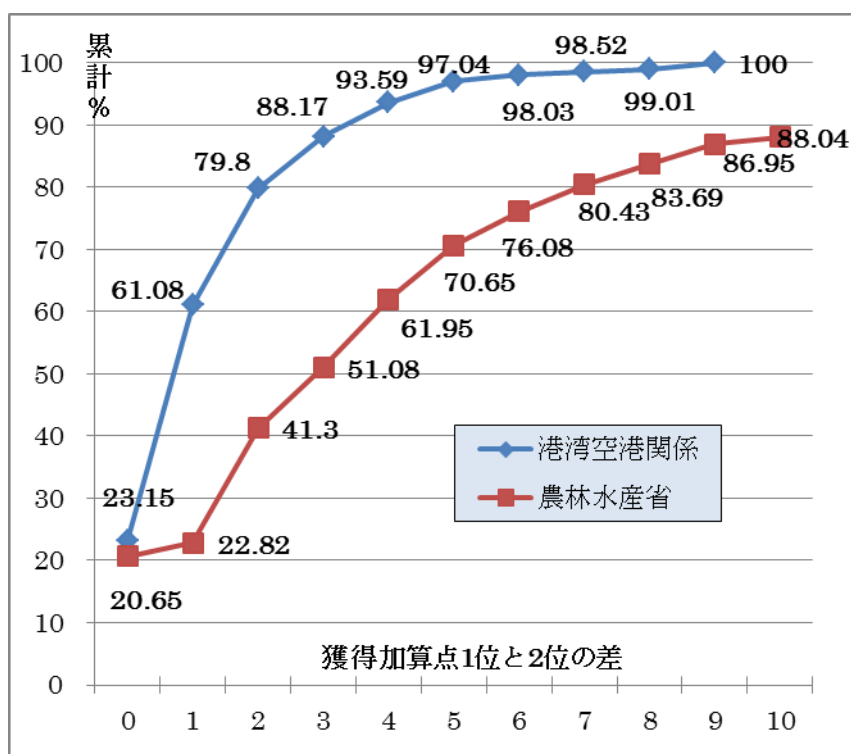


図-2 「獲得加算点1位と2位の差」の状況

案件とは、入札参加資格要件に「一般競争参加資格の際に算定した客観点数が〇〇点以上のもの」とされている案件で、これらの案件では加算点のすべてが技術提案（または施工計画、少数だがヒアリングを実施している案件もある）であり、企業や配置予定技術者の過去の実績は評価されない。

- ・**縦軸**：案件ごとの最大加算点獲得率（％）＝獲得最高加算点／加算点満点
- ・**横軸**：アルファベットは地方整備局名、数字は平成25年度に契約した件数を示す。
- ・**グラフ**：地方整備局ごとに、最大加算点獲得率の最大と最低を直線で結び、最大・平均・最低の割合（％）を数値で示す。
最大加算点獲得率の平均（％）が低い地方整備局を左に、最も高い地方整備局を配置している。

発注者によって、加算点付与の状況が大きく異なる。A・B・Cの3地方整備局では、「採点基準が辛く」加算点の獲得が難しく、高得点を期待するのは無理なようである。一方、G・Hの2地方整備局では、満点の獲得が期待できるが、「採点基準が甘く」参加者の獲得加算点が高得点に偏る恐れがある。

「採点基準が辛い」場合、得点できる加算点の範囲が半分程度に限定され、加算点の差がつきにくくなる。

「オーバースペック」の提案が認められない状況で、高得点を得られるのはどのような提案なのか、具体的事例を知りたいものである。

「採点基準が甘い」場合、一位同点の確率が高くなり、差を付けない採点方法である。

地方整備局ごとに、獲得加算点一位同点のある件数と割合は以下のとおりである。

- ・**A地整**：2件中2件（100%）
- ・**B地整**：28件中0件（0%）※1
- ・**C地整**：8件中5件（62.5%）
- ・**D地整**：8件中6件（75%）※2
- ・**E地整**：5件中1件（25%）
- ・**F地整**：20件中8件（40%）
- ・**G地整**：10件中5件（50%）※2
- ・**H地整**：6件中3件（50%）※2

※1 獲得加算点1位と2位の差が1点以下の案件が12件（42.9%）ある。

※2 くじ引きにより落札者が決定した案件がある。

87件中30件、34.5%の案件で一位同点である。このような加算点付与の状況であれば、価格競争せざるを得ず、

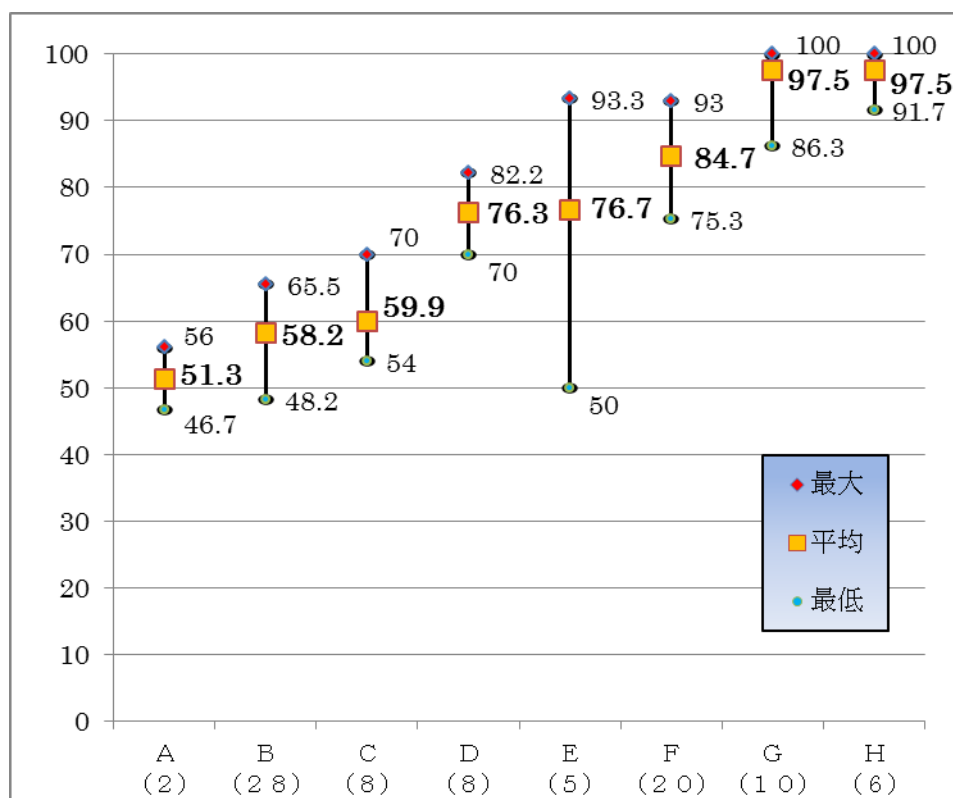


図-3 発注者別の「獲得加算点1位と2位の差」

施工体制確認型の総合評価方式では、応札率・落札率とも調査基準価格に張り付く状況になり、逆転割合も極めて小さくなる。

極端な場合、段階選抜方式が機能しない例もある。

3. 価格の評価、評価値算出の改善

前述のような獲得加算点の状況下では、応札価格に起因して様々な状況が表れる。

- ・調査基準価格の直上価格で応札
- ・調査基準価格をほんの少額下回り、施工体制確認型総合評価方式では、加算点が高くても「無効」となる。
- ・獲得加算点と応札価格が同じで、くじ引き落札となる。
- ・調査基準価格と同額の応札（複数者の場合もある）
- ・億円単位の予定価格の案件で、「1円」単位で応札する。
- ・10数億円の予定価格の案件で、加算点が同点で、「2千円」の差で落札する。

上記の例のように、応札者が提示する入札価格は、有効数字7～9桁となる案件もある。

落札者は、評価値によって決定される。評価値を算出するもう一つの指標は、「標準点+施工体制点+加算点」であるが、変動する値である加算点の有効桁数は、1～3桁である。

- ・評価値：小数点以下3～4桁（発注者により異なる），有効桁数4～8桁（発注者や価格帯により変動する）

有効桁数1～3桁の加算点により求まる評価値の桁数が

4～8桁であったり、発注者により異なるのは改善すべき課題である。

これらの課題を改善するために、考えられる方法は、以下のとおりである。

- ・加算点の付与を細かくする。
- ・応札価格の桁数を制限する。
- ・応札価格ではなく、応札率（有効桁数3～4桁程度）を使用する。
- ・評価値の有効桁数を3～4桁程度とする。
- ・調査基準価格を事前公表する。
- ・調査基準価格未満の応札価格であっても、落札可能性のある応札者は、「有効」とする。

平成17年に導入された総合評価方式は、加算点として評価する項目の見直しは頻繁に行われ、二極化に至っている。過去に見直しの行われていない加算点付与の方法（標準点、施工体制点を含む）、価格の評価、並びに評価値の算出方法について、再考すべき時期に来ている。

参考文献

- 1) 高木栄一，松本清次，小黒章二：港湾空港関係工事の総合評価方式について，土木学会 第30回 建設マネジメント問題に関する研究発表・討論会，2012.
- 2) 高木栄一，松本清次，小黒章二：総合評価方式に関する一考察（除算方式について），土木学会 第30回 建設マネジメント問題に関する研究発表・討論会，2012.
- 3) 高木栄一，小黒章二：総合評価方式の現状～港湾空港工事を中心として～，土木学会 第31回 建設マネジメント問題に関する研究発表・討論会，2013.

(2014.10.21 受付)

A STUDY OF THE COMPREHENSIVE EVALUATION METHOD FOR BIDDING (ABOUT THE ADDITIONAL POINTS, THE CONTRACT PRICE AND THE EVALUATED VALUE ON THE DIVISION METHOD)

Eiichi TAKAGI

SCOPE (The Service Center of Port Engineering) have been analyzed the Comprehensive Evaluation Method, mainly on the port and airport projects, and also reported to the Construction Management Committee in the Japan Society of Civil Engineers the results.

This paper mentioned the analyzed results of the bidding prices and contract price for the port and airport project of Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT) in 2013, and the consideration results about the additional points, the contract price and the evaluated value on the Division method for the Comprehensive Evaluation Method which usually applied.