

港湾空港工事の総合評価方式 (平成26年度, 8地方整備局の現状)

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) 4)}。
本論文は、平成26年度の国土交通省港湾空港関係の入札契約結果について分析・考察したものである⁵⁾。

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

1. 平成26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26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、569件 (平成25年度は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555件について分析した。おおまかな傾向は、平成25年度以前と同様である。

・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。また、無効の参加者も多い。

・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0.1~0.2%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26年度、港湾空港工事 (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	85	13.09	89.05	91.61	90.26	2.15	1.16
2.5億円以上	195	7.86	88.83	92.16	90.77	2.14	1.16
0.9~2.5億円	208	1.58	88.24	92.81	91.95	1.64	1.18
0.1~0.9億円	132	0.47	87.65	95.71	93.50	1.23	1.09
1千万円以下	20	0.065	—	96.04	91.41	1.00	1.05

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	5.40	0.80	0.31	0.20	239	0.17	40 (47.06)
2.5億円以上	5.50	0.70	0.41	0.37	160	0.22	88 (45.13)
0.9~2.5億円	4.49	0.54	0.28	0.37	44.7	0.28	68 (32.69)
0.1~0.9億円	3.01	0.19	0.42	0.41	12.5	0.20	16 (12.12)
1千万円以下	1.90	0	0.35	0.20	0	0	0 (0)

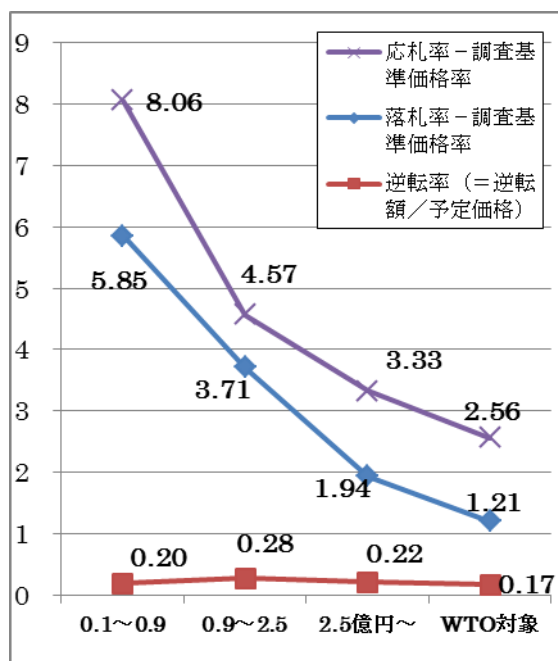


図-1 予定価格帯別の応札率，落札率，逆転率

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。

くじ引き落札は，4件発生している（うち，WTO対象工事で2件）。調査基準価格未満の低入札落札は2件，予定価格と同額落札が1件発生している。

図-2に，平成22～26年度の港湾空港工事の予定価格2.5億円以上の案件の応札・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. 港湾空港工事の総合評価方式のタイプ

国土交通省港湾局は，「港湾工事における総合評価二極化への対応について」（平成25年1月，技術企画課，国土交通省HP掲載）や「港湾空港等工事における総合評価落札方式の運用ガイドライン」（平成27年3月）において，総合評価方式の運用方法等を示している。

総合評価方式のタイプは，施工能力評価型Ⅰ型，同Ⅱ型，技術提案評価型S型，および同A型が基本であり，「総合評価落札方式の改善（案）」（平成24年2月，国土交通省，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）で示された方式と同様である。ただし，WTO対象案件を除くすべてのタイプに「地域貢献等追加タイプ」（地域精通度・貢献度を設定）を，施工能力評価型Ⅰ型に「施工計画重視型」（施工計画に20点を配点）を，技術提案評価型S型（WTOを除く）に「チャレンジ型」（企業や技術者の能力等の配点を引き下げ）を追記している。

なお，技術提案評価型A型や段階選抜の実施事例は無い。また，配置予定技術者のヒアリングについても，以

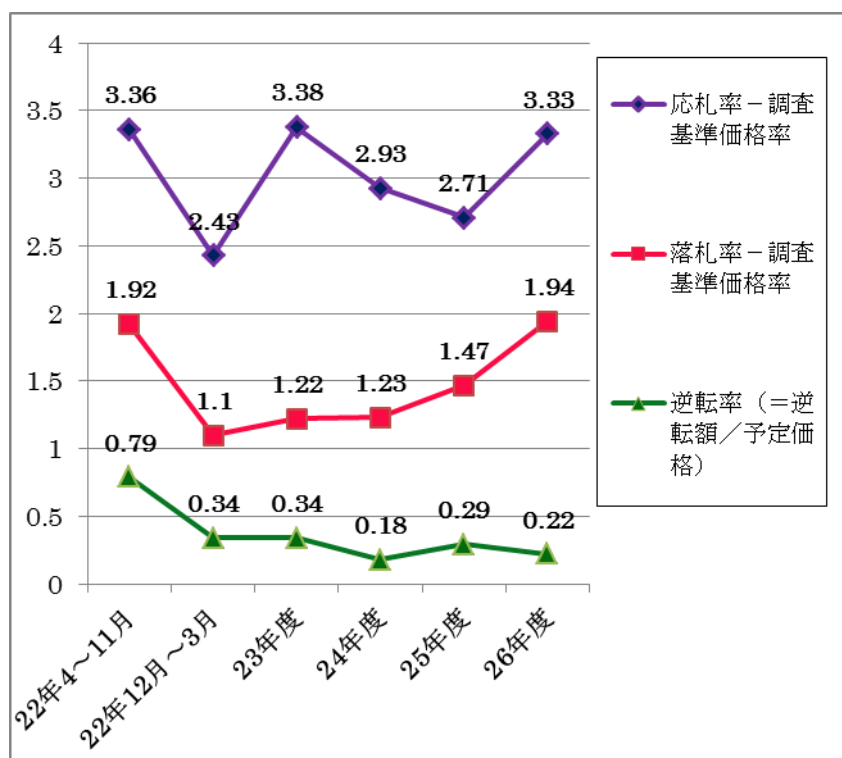


図-2 予定価格2.5億円以上の案件の応札率，落札率，逆転率の推移

表-2 平成26年度、港湾空港工事（8地方整備局）で採用された総合評価方式のタイプ：件数（割合）

予定価格帯	技術提案評価型		施工能力評価型	
	S型 (WTO)	S型	I型	II型
2.5億円以上：195件	85(43.6)	73(37.4)	20(10.3)	17(8.7)
0.9～2.5億円：208件	—	43(20.7)	112(53.8)	53(25.5)
0.1～0.9億円：132件	—	5(3.8)	73(55.3)	54(40.9)
1千万円以下：20件	—	—	7(35.0)	13(65.0)
合計：555件	85(15.3)	121(21.8)	212(38.2)	137(24.7)

前、一部の地方整備局でWTO対象工事において実施されていたが、最近は「必要に応じて実施する」と明記されているものの、実施されていないと思われる。

3. 総合評価方式のタイプ（平成26年度採用）

表-2に、平成26年度港湾空港関係工事（8地方整備局）で実施された総合評価方式のタイプを示す。

表中、技術提案評価型S型（WTO）には、東北地方整備局が災害復旧工事に適用しているWTO簡易型12件（加算点20点）が、同S型にはチャレンジ型14件が含まれている。また施工能力評価型I型には、施工計画重視型33件とチャレンジ型7件が含まれている。

全555件中、技術提案評価型が206件（37.1%）、施工

能力評価型349件（62.9%）で、技術提案評価型の実施割合が比較的高い。また施工能力評価型においても、I型が212件（38.2%）とII型137件（24.7%）に比べ実施割合が高い。

一括審査方式は、2件一括の案件が5件実施されている（うち、WTO対象2件）。

4. 加算点付与の状況と課題

図-3は、港湾空港工事からWTO対象案件85件を抜き出したものである（表-1参照）。ここでいうWTO対象案件とは、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）であり、企業や配置予定技術者の過

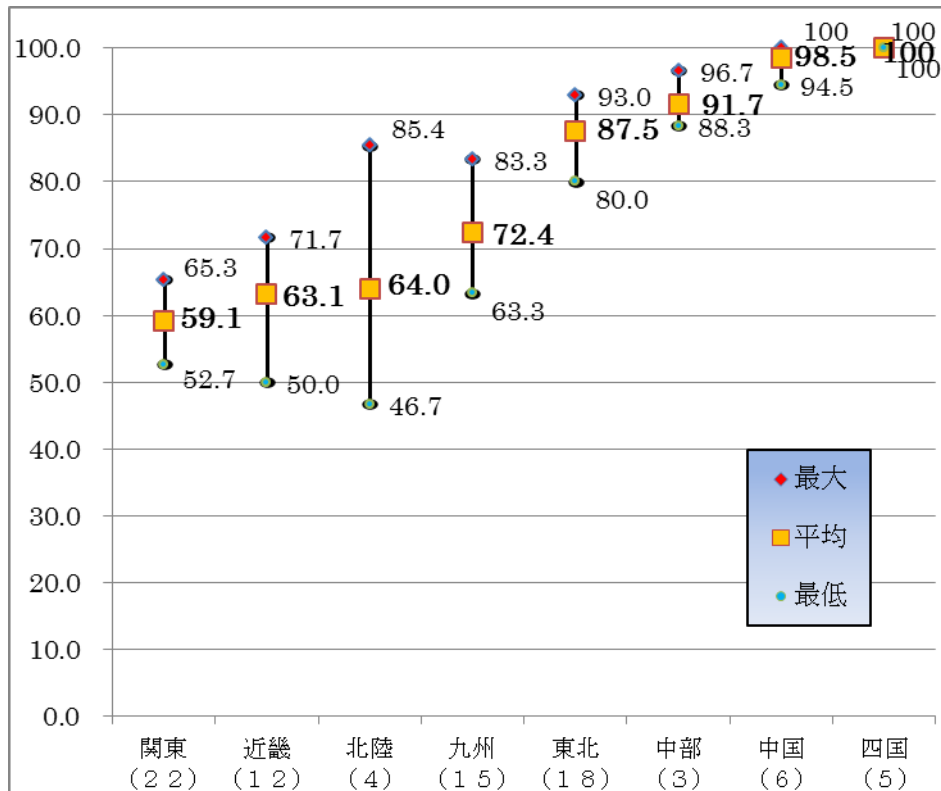


図-3 発注者別の最大加算点獲得率（参加者中最大加算点／加算点満点）

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：地方整備局名，数字は平成26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，高い地方整備局を右に配置している。

発注者によって，加算点付与の状況が大きく異なる。関東・近畿・北陸の3地方整備局では，「採点基準が辛く」加算点の獲得が難しい。一方，四国・中国の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る。応札者の加算点に差をつ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。

- ・関東地整：22件中0件（0%）
ただし，獲得加算点1位と2位の差が1点以下の案件が13件（59.1%）ある。
- ・近畿地整：12件中1件（8.3%）
- ・北陸地整：4件中2件（50.0%） ※
- ・九州地整：15件中2件（13.3%） ※
ただし，獲得加算点1位と2位の差が1点以下の案

件が8件（53.3%）ある。

- ・東北地整：18件中10件（55.6%）
- ・中部地整：3件中1件（33.3%）
- ・中国地整：6件中3件（50.0%）
- ・四国地整：5件中4件（80.0%）

※ くじ引きにより落札者が決定した案件がある。

85件中23件（27.1%）の案件で一位同点がある。平成25年度（87件中30件、34.5%の案件で一位同点）と比較すると減少傾向にあるとも考えられるが，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，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。

また，発注者により加算点付与の方法が大きく異なる現状は，総合評価方式の抱える最大の課題である。

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。
- 4) 高木栄一：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），土木学会 第32回 建設マネジメント問題に関する研究発表・討論会，2014。
- 5) 高木栄一：コラム「総合評価方式を考える」第1回～第10回，（一財）港湾空港総合技術センターHP，2014年4月から各月掲載

（2015.10. 受付）

A STUDY OF THE COMPREHENSIVE EVALUATION METHOD FOR BIDDING ON THE PORT AND AIRPORT PROJECTS (RESULTS OF REGIONAL DEVELOPMENT BUREAU OF MLIT IN 2014)

Eiichi TAKAGI

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

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 2014.