

直轄工事における総合評価落札方式の 最近の実施状況について

富澤 成実¹・小川 智弘²・大野 真希³

¹ 非会員 国土技術政策総合研究所 社会資本マネジメント研究室（〒305-0804 茨城県つくば市旭一番地）

E-mail: tomisawa-n8310@nilim.go.jp

² 正会員 国土技術政策総合研究所 社会資本マネジメント研究室（〒305-0804 茨城県つくば市旭一番地）

E-mail: ogawa-t85ad@nilim.go.jp

³ 正会員 国土技術政策総合研究所 社会資本マネジメント研究室（〒305-0804 茨城県つくば市旭一番地）

E-mail: oono-m8312@nilim.go.jp

国土交通省直轄工事においては、平成 17 年 4 月に施行された「公共工事の品質確保の促進に関する法律」を受けて総合評価落札方式の導入を推進した結果、平成 19 年度以降はほぼ全ての直轄工事で総合評価落札方式を適用してきたところである。適用の拡大を進める一方、競争参加者・発注者双方の事務的負担の増大など総合評価落札方式の諸課題に対応するため、平成 25 年度から施工能力の評価と技術提案の評価に大きく二極化する改善策を講じ全国的に本格運用を開始した。

国土技術政策総合研究所では、地方整備局の入札・契約情報を基に実施状況等に関する調査・分析を行っており、本稿は、二極化が定着しつつある中で直轄工事における総合評価落札方式の最近の実施状況と現状の課題、今後の取組の方向性等について、本年 8 月に開催された「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」で議論された内容を中心に概説したものである。

Key Words : Act for Promoting Quality Assurance in Public Works, Quality and Cost Based Selection, Bipolarization

1. はじめに

国土交通省直轄工事においては、平成 17 年度に施行された「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（以下、「品確法」という）の基本理念に基づき、価格及び品質が総合的に優れた内容の契約を目的とした総合評価落札方式の適用拡大を図り、平成 19 年度以降はほぼ全ての直轄工事で同方式を適用してきたところである。（図-1）

しかし、総合評価落札方式の適用拡大を進める一方で、

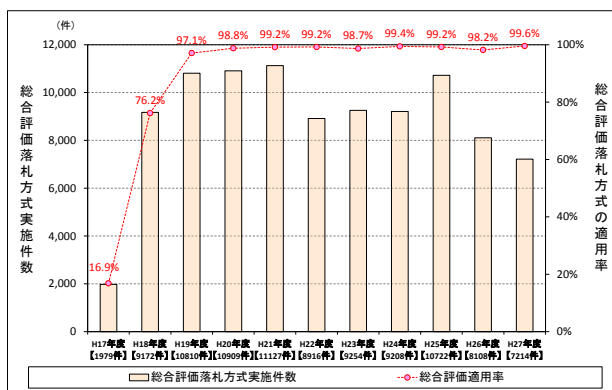


図-1 年度別総合評価落札方式実施状況（適用率・件数）

競争参加者・発注者双方の事務的負担の増大等の課題が顕在化してきたことから、これらの課題に対応するため国土交通省は、総合評価落札方式を「施工能力の評価」と「技術提案の評価」に大きく二極化する改善策を講じ、平成 25 年度から全国的に本格運用を開始した。本稿では、二極化が定着しつつある中で、直轄工事における総合評価落札方式の最近の実施状況と現状の課題、今後の取組の方向性等について、本年 8 月に開催された「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（平成 28 年度 第 1 回）」¹⁾で議論された内容を中心に概説したものである。

2. 総合評価落札方式の実施状況について

(1) 適用工事件数・金額の状況

平成 27 年度の 8 地方整備局（港湾・空港関係工事を含む）を対象とした総合評価落札方式の適用工事件数及び適用工事金額を図-2 に示す。適用工事件数は全体で 7,214 件あり、契約タイプ別で最も多い施工能力評価型（Ⅱ型）は 4,841 件（67.1%）、続いて施工能力評価型（Ⅰ型）の

1,782 件 (24.7%) である。また、技術提案評価型の件数は 563 件 (7.8%) で、その内訳は技術提案評価型 (S 型) が 561 件 (99.6%)、技術提案評価型 (A 型) の適用は 2 件のみである。この結果から、競争参加者・発注者双方の事務的負担軽減を目的とした施工能力評価型が、全件数の 9 割を占めていることから大いに活用されていることがわかる。

また、適用工事金額は全体で 12,702 億円あり、契約タイプ別で最も多い施工能力評価型 (II 型) は 4,869 億円 (38.3%)、続いて技術提案評価型 (S 型) の 4,826 億円 (38.0%) である。技術提案評価型 (S 型) は、件数は少ないものの金額ベースでは大きなシェアを占めている。

(2) 契約タイプ別・工事種別別の適用状況

8 地方整備局 (港湾・空港関係工事を除く) を対象とした契約タイプ別の適用状況を図-3 に示す。

鋼橋上部工事と PC (プレストレスト・コンクリート) 工事では、施工能力評価型の適用件数が 5~7 割程度で、残り 3~5 割程度の工事で技術提案評価型を適用している。また、これ以外の工事種別では、施工能力評価型の適用件数が 9 割を超えている。

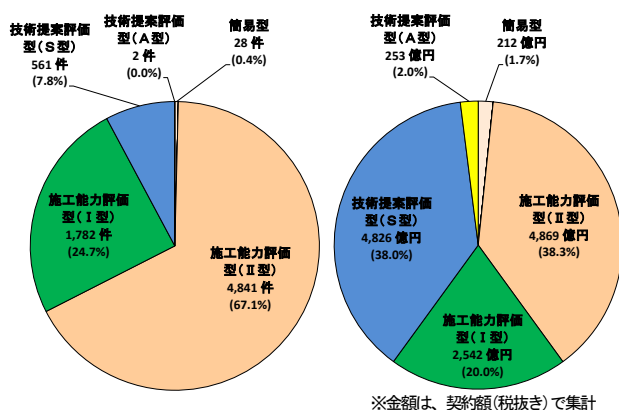


図-2 総合評価落札方式適用工事件数及び金額 (H27 年度)

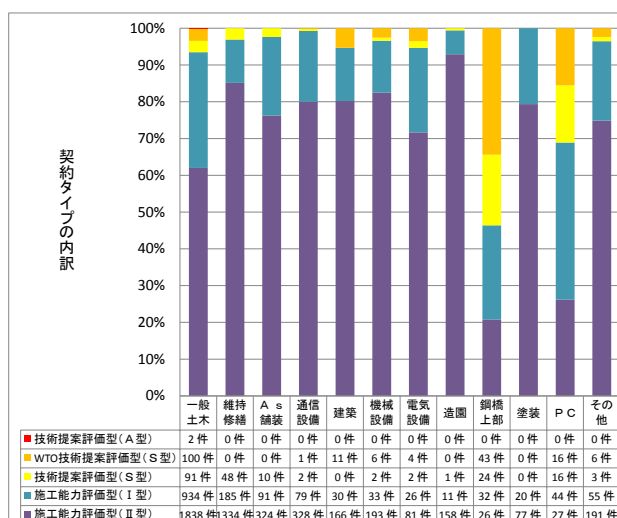


図-3 契約タイプ別・工事種別別の適用状況 (H27 年度)

3. 技術提案評価型 (S 型) における現状と課題等について

(1) 技術評価点等の経年推移

技術提案評価型は、高度な技術提案を求める技術提案評価型 (A 型) と、発注者が示す標準案に対し施工上の特定の課題等に関し技術提案を求める技術提案評価型 (S 型) に分類される。さらに、技術提案評価型 (S 型) は、規模の大きい WTO 技術提案評価型 (S 型) とその他の非 WTO 技術提案評価型 (S 型) に分類される。

ここで、8 地方整備局 (港湾・空港関係工事を除く) を対象とした入札参加者の技術評価点 (標準点+加算点+施工体制評価点) の 1 位同点者数の経年変化を図-4 に示す。二極化前の標準型及び二極化後の技術提案評価型 (S 型) における WTO 工事 (以下、「WTO 技術提案評価型 (S 型)」という) の技術評価点 1 位同点者数は、平成 17 年度以降増加傾向にあり平成 22 年度にはほぼ倍増している。その後は、概ね 1.8~2.2 者の間で推移しているが、他の契約タイプと比べると 1 位同点者が多い傾向にある。

また、WTO 技術提案評価型 (S 型) における落札者と非落札者の技術評価点の平均得点率 (各社の技術評価点 ÷ 技術評価点の満点) の推移を図-5 に示す。落札者の平均得点率はほぼ横ばいであるが、非落札者の平均得点率は年々上昇しており、平成 21 年度に 8.2%あった技術評

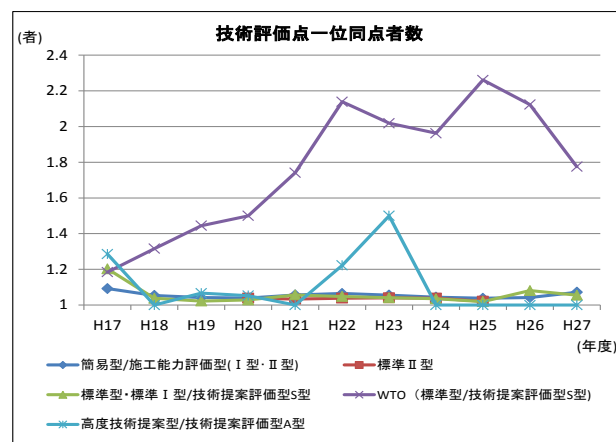


図-4 技術評価点 1 位同点者数の経年変化

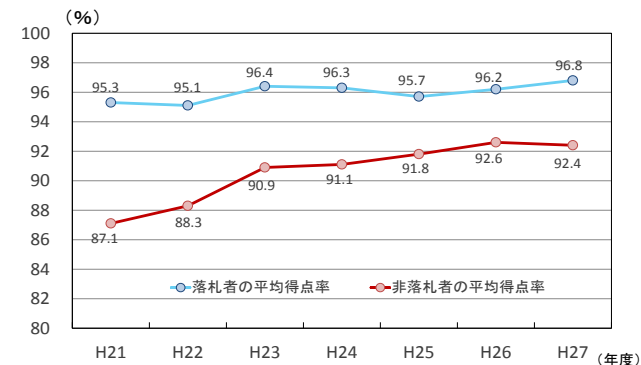


図-5 WTO 技術提案評価型 (S 型) における落札者と非落札者の技術評価点の傾向

価点の平均得点率の差は、平成 27 年度にはほぼ半分の 4.4%となり、その差は経年的に縮小傾向にある。

(2) 技術提案評価型の平成 27 年度の実施状況

8 地方整備局（港湾・空港関係工事を除く）を対象とした技術提案評価型の適用工事件数及び適用工事金額の内訳を図-6 に示す。WTO 技術提案評価型（S 型）と非 WTO 技術提案評価型（S 型）は、件数ではほぼ半々のシェアとなっているのに対し、金額では WTO 技術提案評価型（S 型）が 8 割と大きなシェアを占めている。

技術提案評価型（S 型）の技術評価点における 1 位同点者が複数発生している工事（以下、「1 位同点工事」という）の状況を図-7 に示す。1 位同点工事は、WTO 技術提案評価型（S 型）において 36%（187 件中 67 件）と多く、工事種別別では、一般土木工事 39%（100 件中 39 件）、鋼橋上部工事 40%（43 件中 17 件）、PC 工事 56%（16 件中 9 件）の 3 工事種別で多くなっている。なお、非 WTO 技術提案評価型（S 型）では、1 位同点工事の割合は低いものの、WTO 技術提案評価型（S 型）と同様に特定の工事種別において 1 位同点工事が複数発生している状況となっている。

(3) 技術提案評価型（S 型）の技術評価点と入札価格の状況

1 位同点工事の割合が高い WTO 技術提案評価型（S 型）において、技術評価点と入札価格の状況を図-8 に示す。

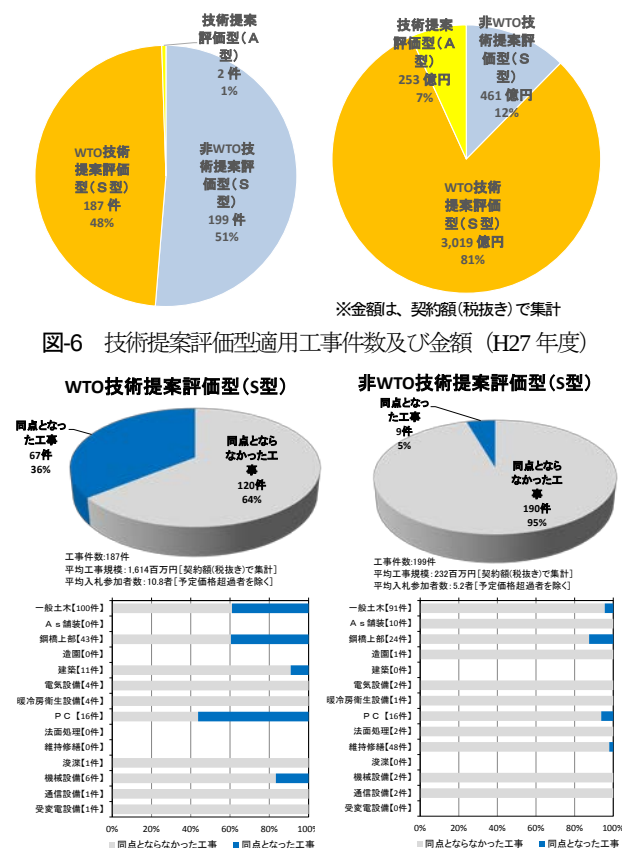


図-6 技術提案評価型適用工事件数及び金額（H27 年度）

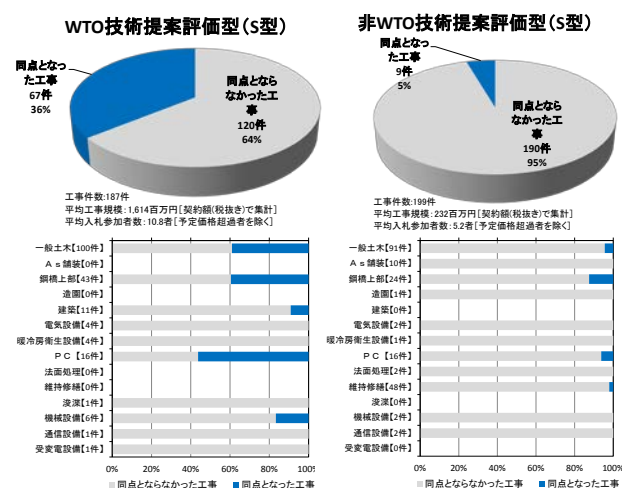


図-7 技術提案評価型（S 型）における 1 位同点発生状況

技術評価点の最高得点者が落札した割合は、工事種別全体で 87%（187 件中 162 件）であり、その内訳は最低価格者が 32%、最低価格者以外が 55%である。特に 1 位同点工事が多い 3 工事種別でみると、一般土木工事で 82%（100 件中 82 件）であるが、鋼橋上部工事では 95%（43 件中 41 件）で、PC 工事においては 100%（16 件中 16 件）と高い値となっている。

また、1 位同点工事の割合を各グラフに緑色で示す。技術評価点が最高得点で入札価格が最低価格の者が落札した工事における 1 位同点工事の割合は、工事種別全体では約 1 割で、一般土木工事や PC 工事と同じく約 1 割であるのに対し、鋼橋上部工事においては約 2 割と 1 位同点工事の占める割合が高い。さらに、入札価格が最低価格以外の者が落札した工事における 1 位同点工事の割合は、工事種別全体では約 2 割であり、一般土木工事や鋼橋上部工事と同じく約 2 割であるのに対し、PC 工事においては約 4 割と 1 位同点工事の占める割合が高い。

(4) 現状の課題と今後の取組の方向性等について

技術提案評価型（S 型）の課題は、1 位同点工事が多いことであり、その主な要因と今後の取組について述べる。

要因の 1 つは、発注者が設定する評価テーマでは、競争参加者の技術的工夫の余地が限られることから、技術競争の結果に差が付かず 1 位同点者が複数発生していると考えられる。つまり、発注者は、標準案（標準的な仕様）の変更を伴わない範囲で評価テーマを設定し、施工上の特定課題に関し施工上の工夫等の技術提案を求めることから、自ずと競争参加者の提案内容も限定され、技術的に優位な差を見いだす余地が少なくなっているためではないかと考えられる。また、技術提案評価型（S 型）では、標準案を超えるオーバースペックな技術提案は評価対象とはならないため、競争参加者は限られた工夫の

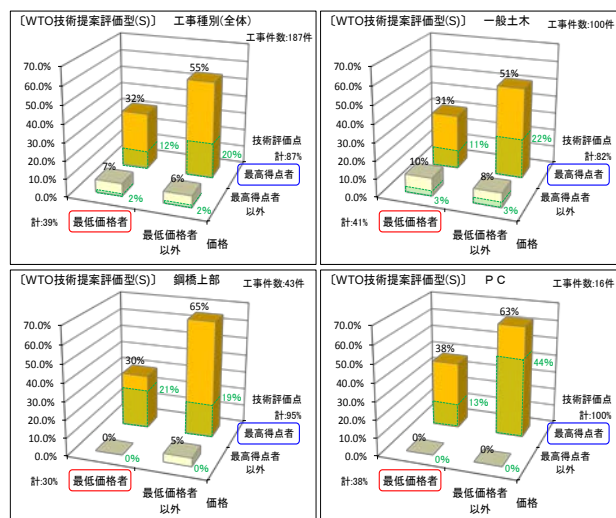


図-8 技術提案評価型（S 型）における

技術評価点と入札価格の状況

余地の範囲で提案を行わざるを得ないことが考えられる。

もう 1 つの要因は、評価テーマの画一化と技術提案の類似化が考えられる。例えば、1 位同点工事の割合が高い PC 工事・鋼橋上部工事・一般土木工事（特にトンネル工事）において発注者は、工事目的物の品質に特化した「工事目的物の性能・機能の向上に関する技術提案」を求める事が多いことから、評価テーマが画一化しやすいことが考えられる。また、競争参加者は、工夫の余地が少なく限られた範囲で提案を行わざるを得ないことや、実績が少ない新たな技術よりも過去に評価されている技術の方が技術提案として評価されやすいとの意識が生じ、評価テーマの画一化と相まって技術提案が類似化してきていることが考えられる。

そのため、民間企業の高い技術力を最大限に活用し工事の品質をより高められる可能性や、民間企業の技術開発の機会等が失われていることが懸念される。

これらの現状を踏まえ、過去の評価テーマを技術提案の内容や得点状況等から分析することで、次年度以降の新たな評価テーマとしてより効果的な評価テーマ案を提案するプロセスの構築に向けた検討を進めることとしている。検討の際には、提案された技術の品質確保等への寄与度を確認することで、技術提案の標準化やその後の発注工事における技術提案の評価に活用することも考えられる。また、提案頻度が多く一般的となってきた技術を標準化することにより、新たな技術提案の余地が生まれれば、技術提案の類似化が減少し、民間企業の新たな技術開発の促進が図られることが期待できる。ただし、提案された技術の品質確保等への寄与度の確認と評価の方法等について検討が必要である。

さらに、これまで技術提案評価型（S 型）を選択していた工事でも、より高い技術力を必要とする技術提案評価型（A 型）や、事務的負担の少ない施工能力評価型を選択しやすくなることにより、効率的で技術的にも優れた調達が可能になると考えられる。ただし、技術提案評価

型（A 型）に関しては、適用件数が少なく事務的負担や手続き期間などに関する課題も指摘されていることから、より適用しやすくするための検討が必要である。また、施工能力評価型の適用にあたっては、工事内容等の観点からの妥当性や適切な評価項目の設定等の検討が必要である。

4. おわりに

平成 17 年の品確法の施行を受け適用の拡大を進めてきた一方で、競争参加者・発注者双方の事務負担増大等の課題を解消するため、平成 25 年度から総合評価落札方式の二極化の全国運用を開始して約 3 年が経過した。競争参加者・発注者双方の事務的負担軽減を目的とした施工能力評価型の適用は、全件数の 9 割を占め事務的負担軽減に一定の効果が発揮されているものと考えられる。一方、術提案評価型では、1 位同点工事等により民間企業の高い技術力を最大限に活用し工事の品質をより高められる可能性が失われていることが懸念される等、引き続き改善を必要とする部分がある。

国土技術政策総合研究所では、今後も総合評価落札方式についてフォローアップを継続し、その効果の検証を行うことで総合評価落札方式の更なる質の向上を目指すとともに、より良い入札・契約制度の構築へ活かしていきたい。

謝辞：今回の分析を行うにあたり、各地方整備局の方々にはデータ提供について多大なご協力を頂きました。ここに深く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 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資料（平成 28 年度 第 1 回）

http://www.nilim.go.jp/lab/peg/sougou_hinkakukon.html#26.03

（2016.10.11 受付）

Recent Implementation of the Quality and Cost Based Selection for Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Narumi TOMISAWA, Tomohiro OGAWA, Masaki ONO

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism has been expanding the application of the Quality and Cost Based Selection(QCBS), based on the principal of the “Act for Promoting Quality Assurance in Public Works”, enacted in 2005, and the method has been applied for almost all the works ordered by the Ministry since 2007. The bipolarization was introduced in 2013 to resolve the problems of the QCBS and it has been implemented throughout the country. This paper reports the recent Implementation status of the QCBS, problem of the present situation and future improvement measures of the technical proposal evaluation type based on the discussion in “the Round-Table Conference on Ensuring the Quality through the use and improvement of the QCBS” held in August 2016.