

総合評価方式の現状 ～港湾空港工事を中心として～

高木 栄一¹・小黒 章二²

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3-3-1 尚友会館3階)

E-mail:takagi@scopenet.or.jp

²一般財団法人 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

E-mail:oguro@scopenet.or.jp

(一財)港湾空港総合技術センター (SCOPE) は、平成22年度以降、国土交通省8地方整備局発注の港湾空港工事を中心に、入札契約過程のリアルタイム・モニタリングを実施している^{1) 2) 3)}。

本論文は、その成果として、港湾空港工事を中心に、入札契約実態、加算点付与と落札率の関係、および総合評価方式の課題について取り纏めたものである。

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) ならびに入札契約情報 (PPI) から入手したものである。その他のデータも、国土交通省等 (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, port & airport, comprehensive bidding evaluation method

1. 総合評価方式の実施状況

図-1に総合評価方式の導入状況を示す。データは、「入札契約適正化法に基づく実施状況調査の結果について」(国土交通省・総務省・財務省)から、調査対象時点での「本格導入」「年度内本格導入」および「試行導入」の数値を合計したものである。以下に、平成23年度の各機関の実施状況について述べる。

(1) 国 (19機関) の実施状況

実施件数の多い順に、国土交通省11,107件、農林水産省1,798件、防衛省840件、内閣府本府319件、最高裁判所126件である (注. 内閣府本府は、沖縄総合事務局のことである)。

(2) 特殊法人等 (126法人) の実施状況

都市再生機構325件、東日本高速(株)244件、中日本高速(株)220件、国立高等専門学校機構200件、西日本高速(株)175件、水資源機構99件、鉄道建設・運輸施設整備支援機構69件、本州四国連絡高速(株)65件、阪神高速道路(株)53件、首都高速(株)51件、成田国際空港(株)24件である。34法人は、実施していない。

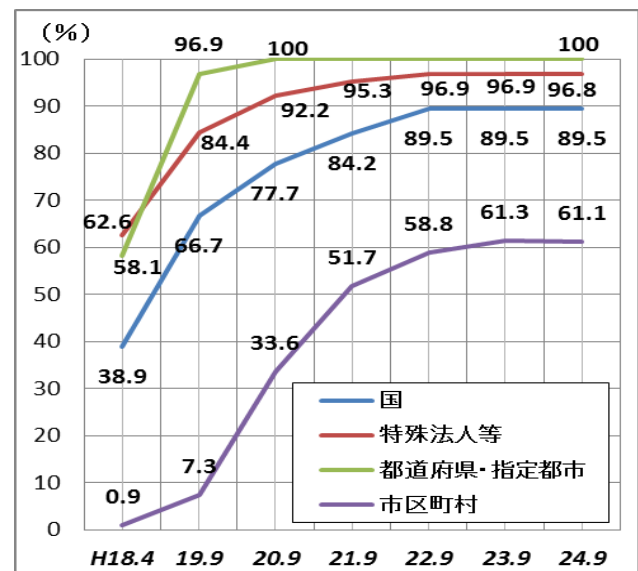


図-1 総合評価方式の導入状況

(3) 47都道府県・20指定都市の実施状況

47都道府県は、すべて実施している。比較的、実施件数が少ないのは、神奈川県48件、群馬県53件、滋賀県70件、大阪府88件、長崎県95件である。

指定都市では、大阪市0件、広島市7件、岡山市10件、神戸市16件と実施件数が少ない。

(4) 1,722市区町村の実施状況

1,053市区町村（61.1%）は総合評価方式を導入済み（試行および年度内導入予定を含む）とのことだが、そのうち465市区町村は実施件数0である。実施件数1件以上の市区町村の割合は、34.1%である。

2. 港湾空港工事の入札契約実態

(1) 平均落札率の推移

図-2に、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。

その後、平成18年12月に国土交通省が「緊急工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、25年5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が、港湾空港工事については、平成22年度以降も、落札率が低い水準に止まっている（随意契約を除く。「国土交通省直轄工事等契約関係資料」平成15年度版～25年度版より）。

(2) 工事規模別の実態

表-1に、港湾空港工事の平成24年度の工事規模別の入札契約実態を示す（簡略型49件は除く）。

- ・落札率と、調査基準価格の予定価格に対する割合（以下「調査基準価格比率」という）の差は、大規模工事ほど小さい（予定価格5.8億円以上：0.79ポイント、2.5億円以上：1.23、0.9～2.5億円：3.18、0.1～0.9億円：5.48）。
- ・落札価格の応札者中の順位は、小規模工事ではほぼ1位である（1千万円以下：1位、0.1～0.9億円：1.32位）。
- ・落札者の獲得した加算点の応札者中の順位は、大規模

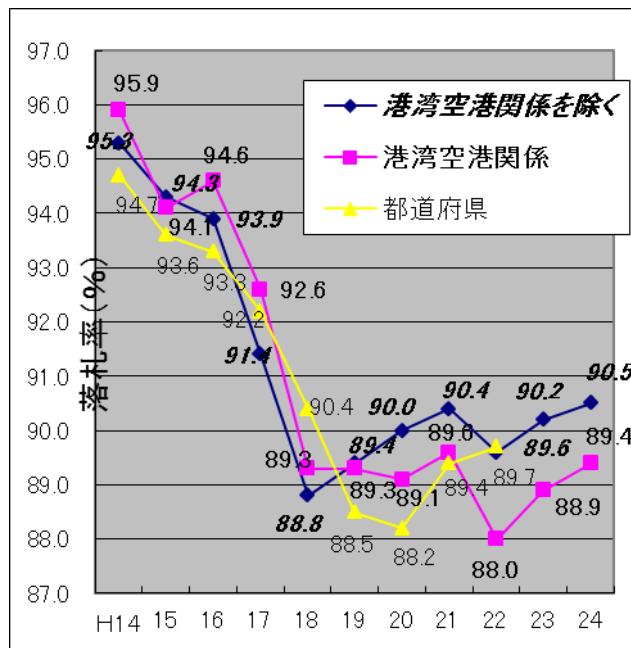


図-2 平均落札率（随意契約は除く）の推移

工事ほど1位に近い（5.8億円以上：1.17位、2.5億円以上：1.27位、0.9～2.5億円：1.36位）。

・応札率と調査基準価格比率の差は、大規模工事ほど小さい（5.8億円以上：2.36ポイント、2.5億円以上：2.93、0.9～2.5億円：5.04、0.1～0.9億円：9.82）。

・総合評価による逆転額の対予定価格比率は、大規模工事ほど小さい（5.8億円以上：0.16%，2.5億円以上：0.18%，0.9～2.5億円：0.26%，0.1～0.9億円：0.29%）。

・総合評価による逆転発生割合は、小規模工事ほど少ない（2.5億円以上：45.45%，0.9～2.5億円：39.71%，0.1～0.9億円：20.13%）。

(3) 二極化への対応と地方整備局の実態

平成25年2月、国土交通省港湾局技術企画課は、港湾工事における総合評価二極化への対応について、ホームページに公表した⁴⁾。

表-1 工事規模別の実態（平成24年度、港湾空港関係の総合評価方式、簡略型49件は除く）

予定価格	工事 件数	予定価 格(百万 円)	調査基準価 格/予定価 格(%)	落札率	落札者の順位		参加者	逆転額(平均)		逆転発 生件数 (割合)
				(%)	価格	加算点		(万円)	対予定価 格比率	
5.8 億円 以上	計	71	—	—	—	—	—	—	—	31
	平均	—	1277	87.31	88.10	1.73	1.17	89.67	162	0.16 (43.66)
2.5 億円以上	計	209	—	—	—	—	—	—	—	95
	平均	—	696	86.75	87.98	1.97	1.27	89.68	106	0.18 (45.45)
0.9～2.5 億円	計	209	—	—	—	—	—	—	—	83
	平均	—	157	85.95	89.13	1.96	1.36	90.99	39.1	0.26 (39.71)
0.1～0.9 億円	計	154	—	—	—	—	—	—	—	31
	平均	—	47.7	85.23	90.71	1.32	1.29	95.05	14.2	0.29 (20.13)
1 千万円以 下	計	16	—	—	—	—	—	—	—	0
	平均	—	6.3	—	87.58	1	1.19	95.52	0	0 (0)

- ・標準型／簡易型適用のバランス・対象工事は、従前とほぼ同様
- ・技術提案の配点比率も、従来の標準Ⅰ型レベルを確保
- ・施工能力評価型Ⅰ型の一部で施工計画評価の点数化
- ・技術提案評価型の一部で実績評価比率を下げたチャレンジ型を追加

- ・作業船の保有等を適切に評価

地方整備局では、現在のところ、段階選抜は実施していない。ヒアリングは、WTO対象の技術提案評価型で必須としているところもあるが、その他では実施していない。施工能力評価型Ⅰ型は、標準型・施工計画評価型・チャレンジ型の3類型が試行されている。

(4) 業務の履行確実性評価

適用下限額は、3地方整備局が予定価格100万円、4地方整備局が同500万円、1地方整備局が同1,000万円であり、適用範囲は拡大傾向を続けている。

3. 加算点付与の状況と落札率

(1) 農林水産省の総合評価方式

農林水産省は、平成23年度から総合評価方式を改定し、「二極化」を実施している⁵⁾。

- ・標準A－Ⅰ型（技術提案＋ヒアリング）
- ・標準A－Ⅱ型（技術提案）
- ・標準B型（施工計画重視型）
- ・簡易Ⅰ型（簡易な施工計画等）
- ・簡易Ⅱ型（企業評価＋技術者評価）

加算点の付与は、一位満点方式である。

表-2に平成24年度に契約された農林水産省発注工事のうち、予定価格2.3億円以上の案件94件の実態を示す。

表-2 農林水産省発注工事の実態（平成24年度の総合評価方式、予定価格2.3億円以上）

農林水産省発注工事	工事件数	予定価格	調査基準価格/予定価格(%)	落札率(%)	落札者の順位		参加者 応札率	逆転額(平均)		逆転発生件数(割合)
		(百万円)			価格	加算点		(万円)	対予定価格比率	
計	94	—	—	—	—	—	—	—	—	43
平均	—	562	85.63	89.01	2.29	1.19	90.30	294	0.62	(45.74)

表-3 加算点付与の状況（平成24年度の発注標準Aランク工事、WTO対象案件含む）

	加算点の平均					1位同点件数/全件数(割合)
	満点(割合)	1位－2位(割合)	1位(割合)	2位(割合)	最下位(割合)	
港湾空港関係工事	43.54	1.32	30.87	29.55	21.74	47/203
	(100.00)	(3.00)	(70.90)	(67.87)	(49.93)	(23.15)
農林水産省発注工事	43.80	4.82	43.68	38.86	22.80	19/92
	(100.00)	(11.00)	(99.73)	(88.72)	(52.05)	(20.65)

(2) 加算点付与の状況と落札率

表-3に、港湾空港関係（予定価格2.5億円以上209件と農林水産省発注工事（同2.3億円以上94件）の加算点の付与状況を示す。

農林水産省発注工事の方が、獲得加算点1位と2位の差が大きいのが顕著である。総合評価による逆転件数・割合は港湾空港関係と大差ないが、逆転額、および逆転額の予定価格に対する比率が大きい。落札率・応札率の調査基準価格比率との開きも大きい。

図-3に、獲得加算点の差（1位－2位）の累計加積曲線を比較して示す。1位同点（1位と2位の獲得加算点の差：0点）の割合は同程度だが、港湾空港関係工事の約8割は2点差までであるのに対し、農林水産省発注工事では7点差となる。農林水産省発注工事の方が加算点付与に差が生じていることが明らかである。

4. 総合評価方式の課題

(1) 技術提案評価型S型

技術提案評価型S型は、かつての標準型について「企業の技術力の差が技術評価点に適切に反映されるよう、求める技術提案の設定方法、評価方法について検討」⁶⁾した結果、導入されたものである。

評価点付与区分の細分化（たとえば、優・良・可の3段階から、Ⅴ・Ⅳ・Ⅲ・Ⅱ・Ⅰの5段階へ）などの試みはなされているが、1位同点が相当な頻度で発生するなど、二極化の目的が達成されたとはいえない。

また、複数の技術提案テーマを設定（または、技術提案と施工計画）する場合の弊害（獲得加算点の差が小さくなっていないか）についても検証する必要がある。

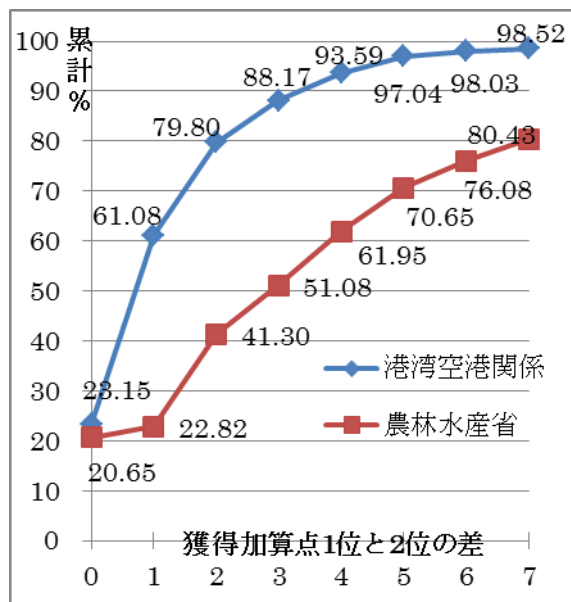


図-3 獲得加算点の差（1位－2位）の累計加積曲線

(2) 技術提案評価型A型

平成24年度後半に、少なくとも5件のA－3型が試行されたが、いずれも予定価格の設定に選定された最も優れた提案社は落札できず、低入札価格調査を経て他社が落札している。

最も優れた提案を採用する案件には、現行の総合評価方式では対応できない。

(3) 施工能力評価型

総合評価方式の簡素化を目的に、施工計画は可・不可で評価するⅠ型と、施工計画を求めないⅡ型が導入された⁷⁾。Ⅰ型で求める施工計画を点数化する地方整備局も複数あれば、Ⅱ型のみを導入しているところもある。

さらに、施工計画重視型、チャレンジ型なども試行されており、多様化している。

なお、防衛省では、従来の標準型・簡易型に施工能力評価型（Ⅱ型）を追加して試行している。

(4) 施工体制確認型

極端に低い価格での落札を抑制する効果は大であるが、品質と価格を評価して調達するという観点からすると、課題が残っている。

(5) 一括審査方式

平成24年度に試行が始まった一括審査方式は、広く全国で試行されている⁸⁾。

WTO対象工事についても、配置予定技術者は1名に限定されている点については課題がある。

また、手続きを簡素化し施工計画を求めない施工能力評価型Ⅱ型でも、一括審査方式が実施されている。

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
- 2) 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，2012.12
- 3) 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，2012.12
- 4) 国土交通省港湾局技術企画課；港湾工事における総合評価二極化への対応について，2013.2
- 5) 農林水産省；工事に関する総合評価落札方式の実施に伴う事務手続きの運用について，2011.3
- 6) 国土交通省；総合評価方式改善の論点，2012.2
- 7) 国土交通省；総合評価方式の改善（案），2012.2
- 8) 国土交通省；平成 25 年度における国土交通省直轄事業の入札及び契約に関する事務の執行について，2013.5

(2013.10.21 受付)

THE COMPREHENSIVE BIDDING EVALUATION METHOD MAINLY FOR PORT AND AIRPORT PROJECTS

Eiichi TAKAGI and Syouji OGURO

SCOPE (The Service Center of Port Engineering) have been monitored the progress of the bidding evaluation method in real time since fiscal year 2010, mainly on port and airport projects ordered by 8 Regional Development Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT).

This paper analyzes mainly for port and airport projects, the results of the tendering, the relation of merit points and contract winning ratio and the situation of the comprehensive bidding evaluation method and the tendency of its tendering results. The bidding and contracting data used for this analysis were obtained from website of National Institute for Land and Infrastructure Management (NILIM) (www.pas.ysk.nilim.go.jp). And other data had been published on the home page of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT).