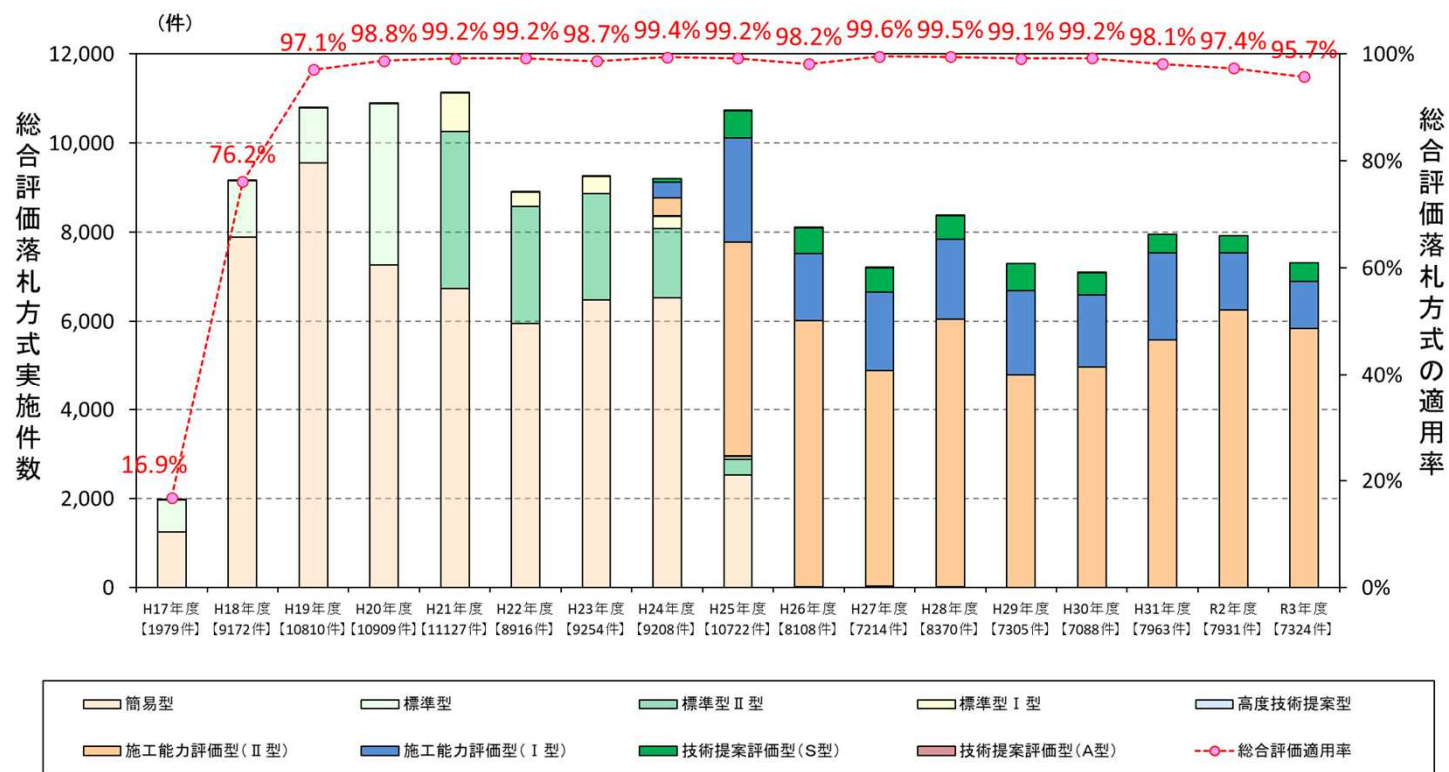


一般競争入札・総合評価落札方式の 実施状況と改善方策の検討

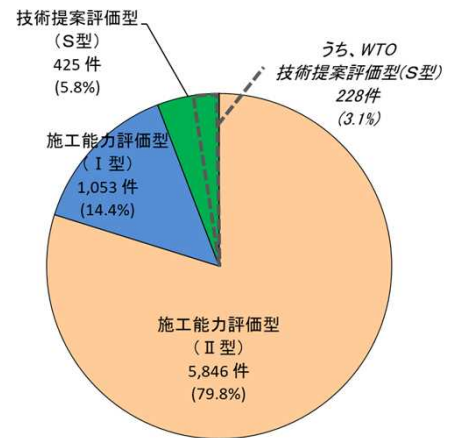
総合評価落札方式の適用状況

- 国土交通省の公共工事発注に占める総合評価落札方式の割合は、平成19年度以降、97～99%台で推移していたが、近年はやや減少傾向。
- 総合評価落札方式のうち、件数ベースで施工能力評価型が9割以上、中でもⅡ型が約8割を占める。

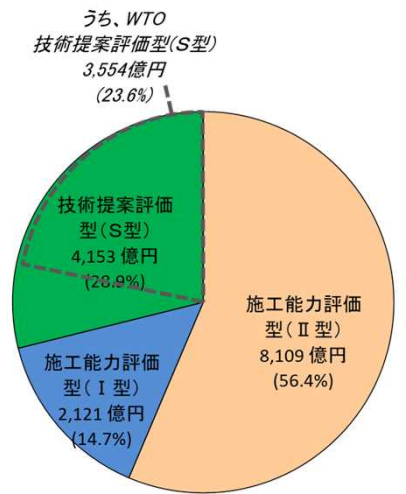
【実施件数（平成17年度～令和3年度）】



【件数シェア（令和3年度）】



【金額シェア（令和3年度）】



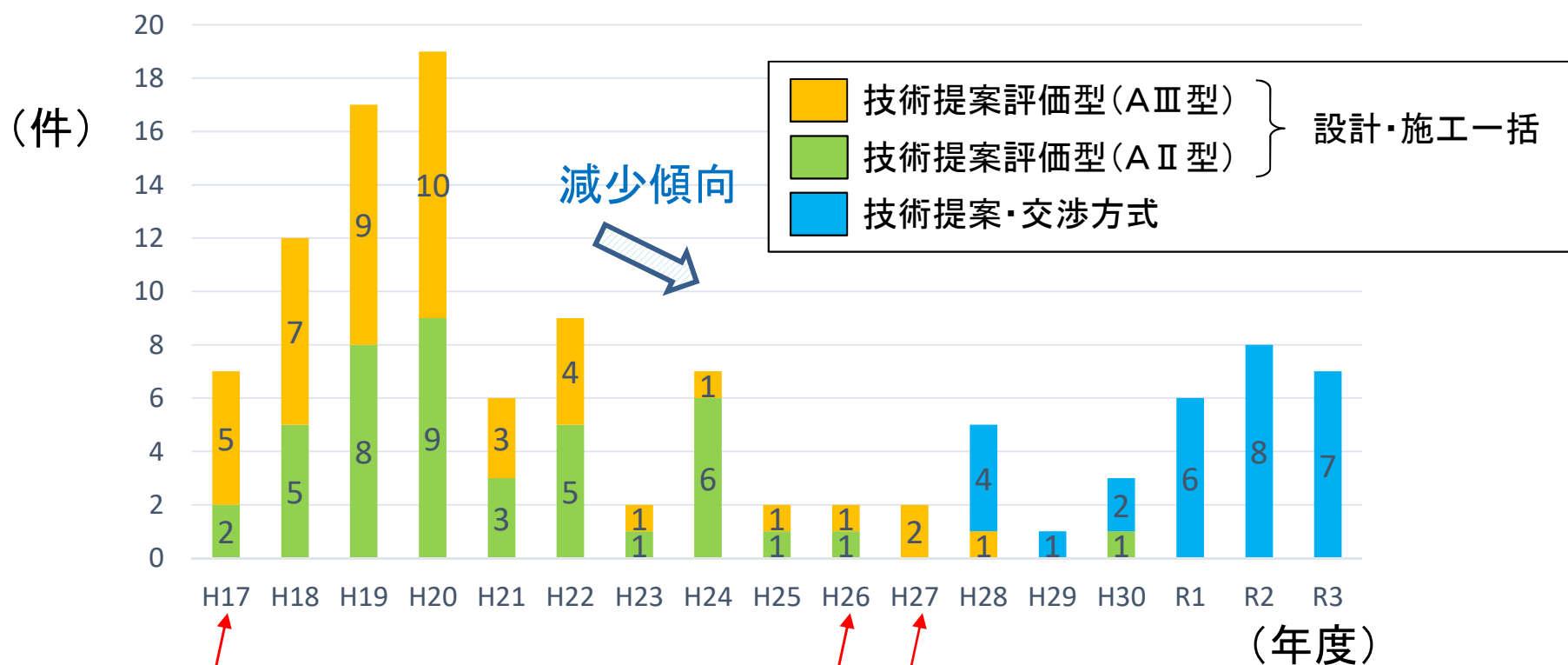
注1) 8地方整備局の工事を対象（港湾・空港関係工事を含む）
 注2) 適用率は随意契約を除く全発注工事件数に対する総合評価落札方式実施件数の割合
 注3) 令和3年度は上記の他、価格競争、随意契約等による総合評価方式以外の工事326件の契約を締結

技術提案評価A(Ⅰ～Ⅲ)型の活用件数の推移

- 品確法成立（平成17年3月）：総合評価落札方式・高度技術提案型※ ⇒ 設計・施工一括発注方式
- 品確法改正（平成26年6月）：技術提案の審査及び価格等の交渉による方式 ⇒ 技術提案・交渉方式

※現在は技術提案評価型(A型)に変更

設計・施工一括発注、技術提案・交渉方式の実施件数の推移



品確法成立(H17.3)

品確法改正(H26.6)

技術提案・交渉方式
ガイドライン(H27.6)

注1)平成17～29年度、29年度は4～9月

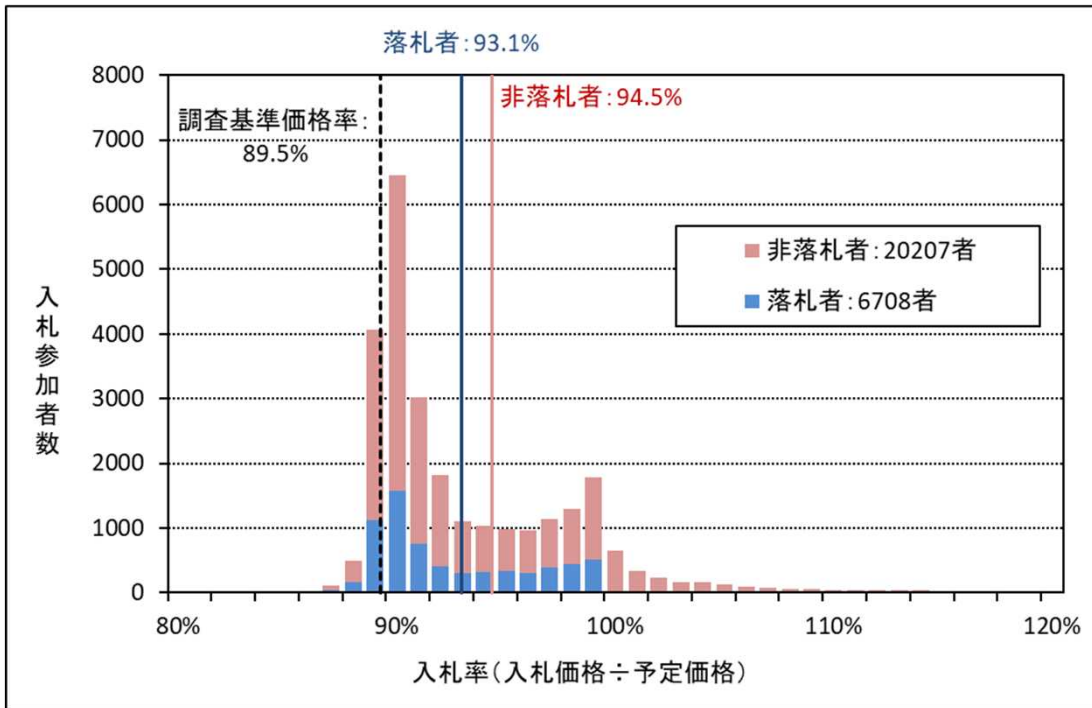
注2)8地方整備局(北海道、沖縄除く)

注3)港湾、空港関係を除く

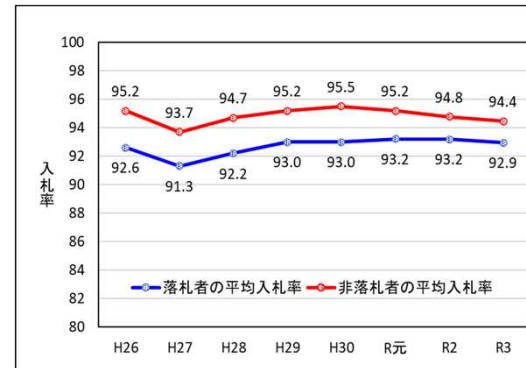
落札率・入札率の状況

- 入札率の分布は調査基準価格付近で多く、落札者の平均入札率は令和3年度に92.9%。
- 非落札者の入札率は94.4%であり、平成30年から微減傾向が続いている。
- 調査基準価格の導入等の対策により、ダンピングの問題は生じていない。

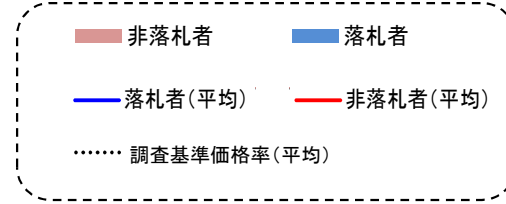
【令和3年度】



【平均入札率の経年変化】



〔凡例〕

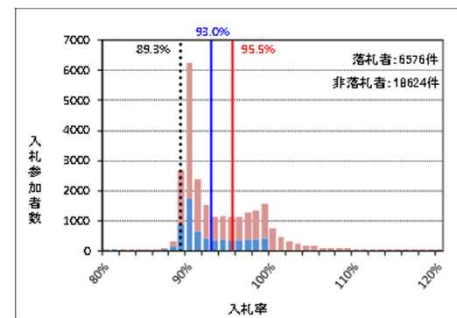


注1) 8地方整備局の工事のうち、下記を除く工事を対象

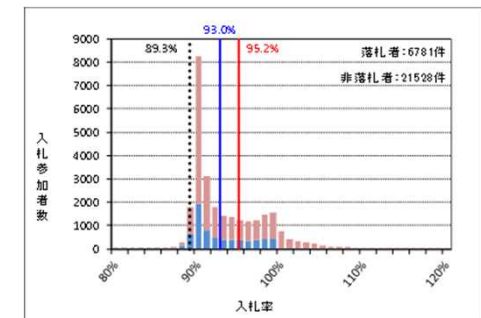
- ・港湾・空港関係工事
 - ・価格競争
 - ・調査基準価格が設定されていない工事
- 注2) 入札参加者数は、競争参加者数から無効・辞退等を除く。

注3) 「調査基準価格率」とは、調査基準価格を予定価格で除して算出した数値

【令和元年度】



【令和2年度】

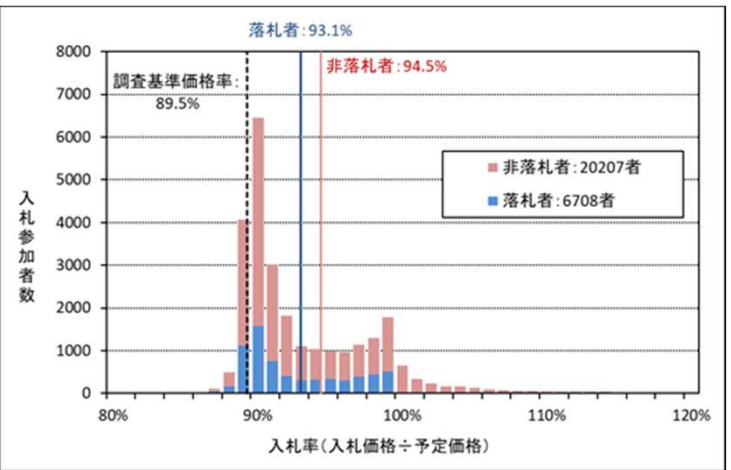


契約タイプ別の落札率・入札率の状況

○WTO技術提案評価型(S型)では、「入札率」の分布が他の契約タイプよりも調査基準価格付近に集中している。

〔全タイプ〕

工事件数:6708件
平均工事規模(予定価格):223百万円
平均入札参加者数:3.9者



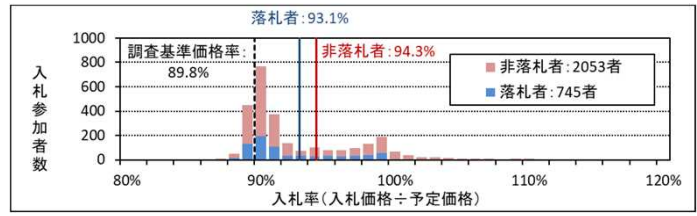
〔施工能力評価型(Ⅱ型)〕

工事件数:5704件
平均工事規模(予定価格):164百万円
平均入札参加者数:3.7者



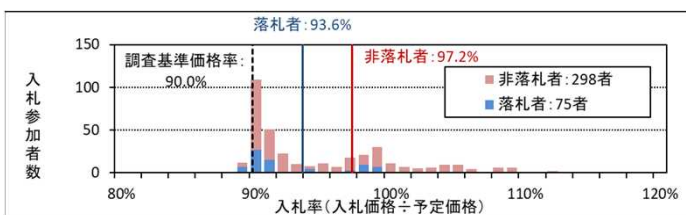
〔施工能力評価型(Ⅰ型)〕

工事件数:745件
平均工事規模(予定価格):252百万円
平均入札参加者数:3.7者



〔技術提案評価型(S型)〕

工事件数:75件
平均工事規模(予定価格):422百万円
平均入札参加者数:4.8者



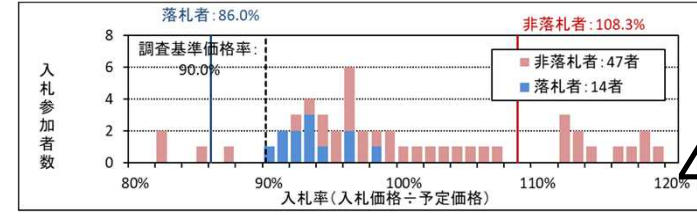
〔WTO技術提案評価型(S型)〕

工事件数:170件
平均工事規模(予定価格):1933百万円
平均入札参加者数:10.7者



〔価格競争〕

工事件数:14件
平均工事規模(予定価格):84百万円
平均入札参加者数:4.3者

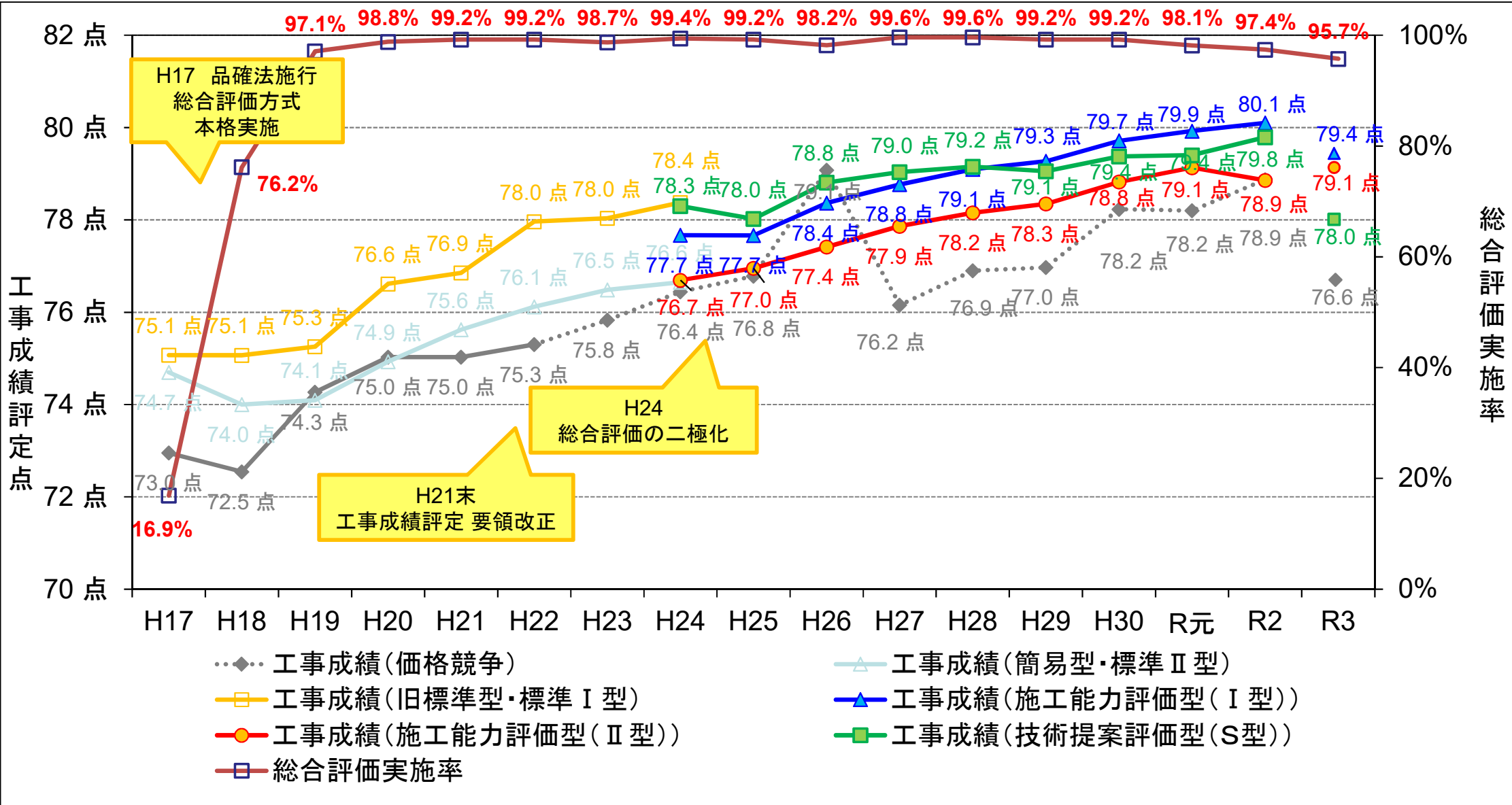


注1)8地方整備局の工事のうち、下記を除く工事を対象
・港湾・空港関係工事
・価格競争
・調査基準価格が設定されていない工事

注2)入札参加者数は、競争参加者数から無効・辞退等を除く。
注3)平均工事規模は、予定価格(税込み)とする。

工事成績評定点の推移

○工事成績評定点の平均は、近年70点台後半で推移。平均的に一定の水準を確保。

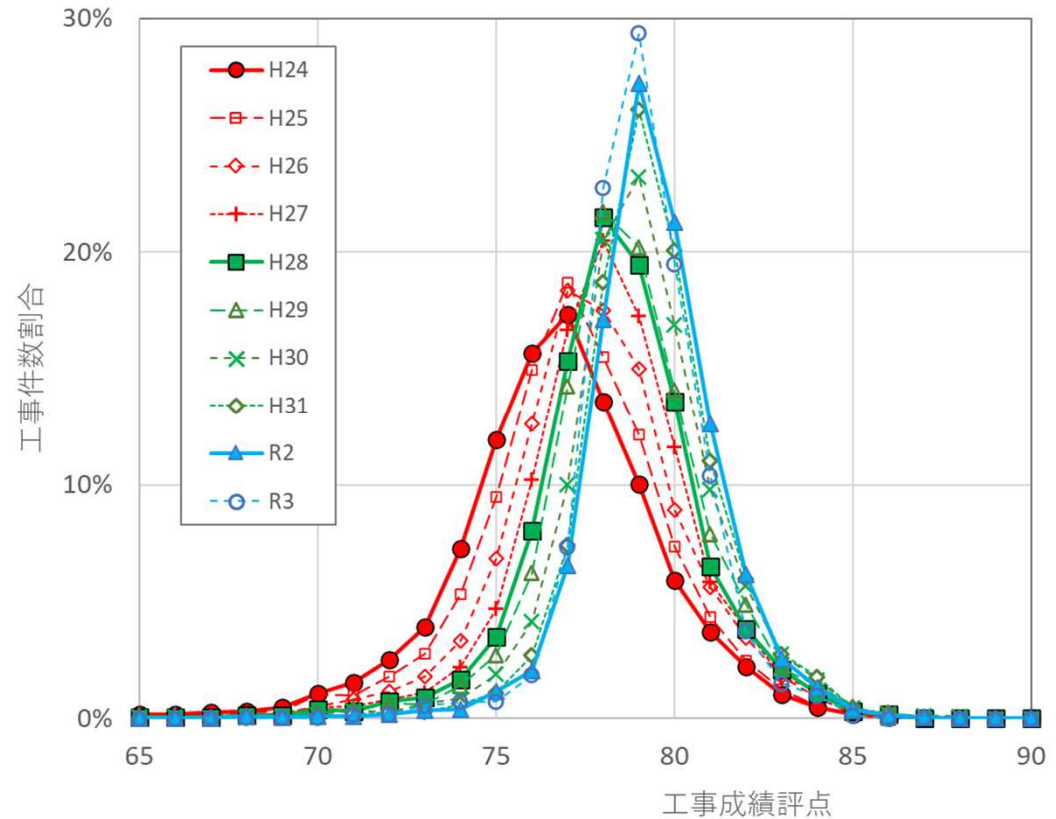


注1) 8地方整備局の工事を対象（港湾・空港関係工事を除く）、価格競争を含む。
 注2) 注1)の工事のうち、契約データと工事成績データとのマッチングができたものを対象に集計（平成30年度完成分まで）

注3) 各年度の工事件数は契約年度別で整理
 注4) 平成26年度完成工事の価格競争には土砂災害の緊急復旧工事が含まれているため、工事成績評定点が高くなっている。

工事成績評点分布の経年変化

○工事成績評点は経年的に分散が縮小傾向。
 ○例えば、75点未満の工事については、17.8%(H24)→4.6%(H29)→1.3%(R2)と推移。



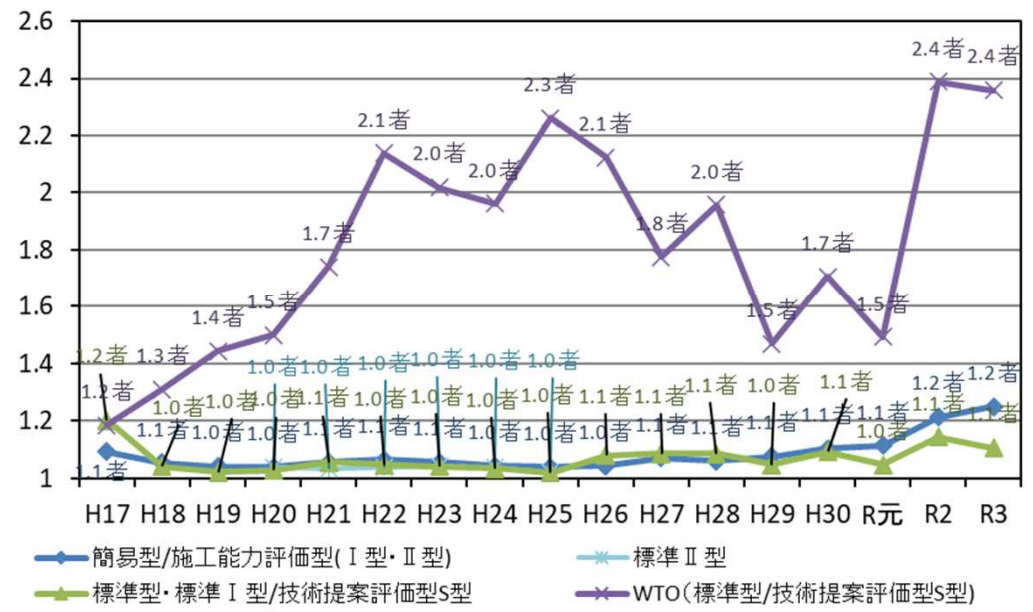
契約年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3
平均点	76.7	77.1	77.6	78.1	78.3	78.6	79.0	79.3	79.3	79.1
中央値	77	77	78	78	78	79	79	79	79	79
最大値	88	89	87	89	89	87	88	88	88	87
最小値	37	41	45	57	53	60	57	35	59	67
得点分布	65点未満	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	65～69点	1.4%	1.0%	1.0%	0.5%	0.4%	0.5%	0.3%	0.1%	0.1%
	70～74点	16.3%	11.9%	7.6%	5.2%	4.1%	3.3%	2.3%	1.4%	1.1%
	75～79点	68.6%	70.8%	70.3%	69.3%	67.8%	65.1%	59.8%	56.0%	54.1%
	80～84点	13.3%	15.9%	20.7%	24.3%	27.1%	30.4%	36.7%	41.7%	44.0%
85点以上	0.2%	0.2%	0.3%	0.5%	0.6%	0.6%	0.9%	0.8%	0.6%	
工事件数	9,534	11,498	8,752	7,700	9,151	8,063	7,397	8,881	8,681	3,280

注1) 10地方整備局等(空港・港湾関係を除く)で、二極化後の平成24年度～令和3年度の発注工事より工事成績評定点を確認できた工事を対象

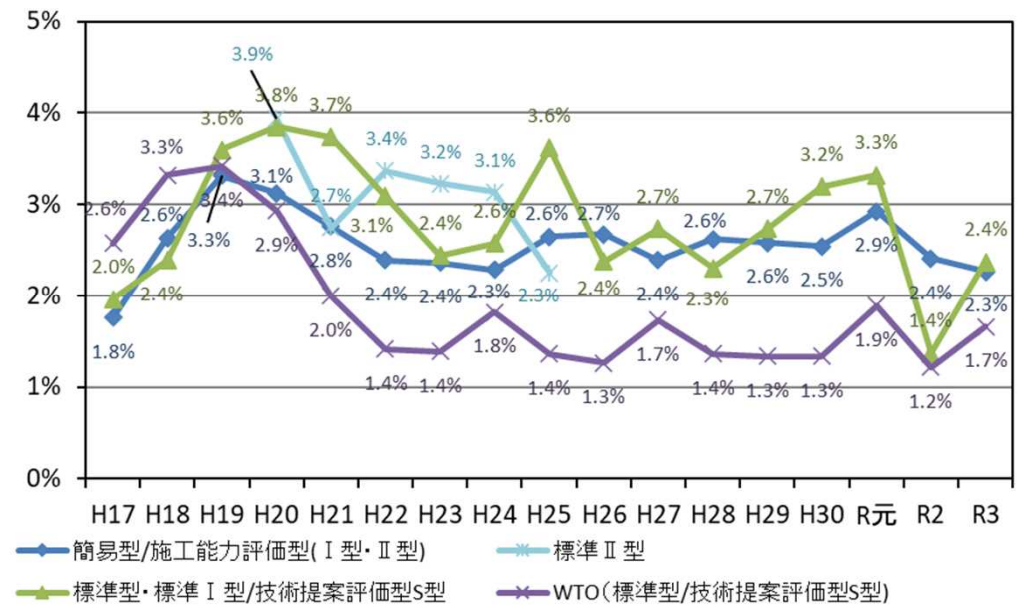
技術評価の状況(1位と2位の得点差)

- 技術評価点1位同点者数は、技術提案評価型(S型)で1.1者、WTO技術提案評価型(S型)では2.4者と前年度から横ばい。
- 技術評価点1位と2位の得点差は、年度ごとの増減はあるものの、過去から大きな傾向の変化は認められない。

【 技術評価点 1 位同点者数 】



【 技術評価点 1 位と 2 位の得点率の差 】

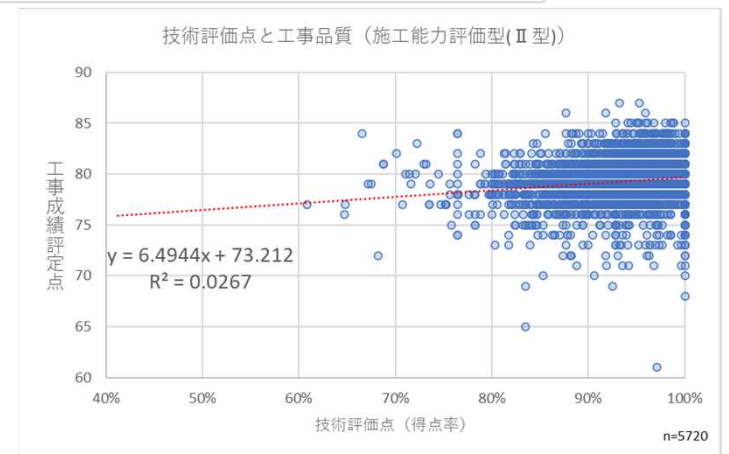
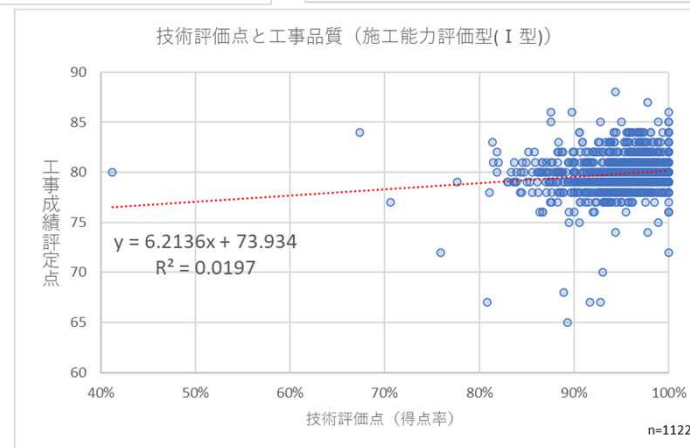
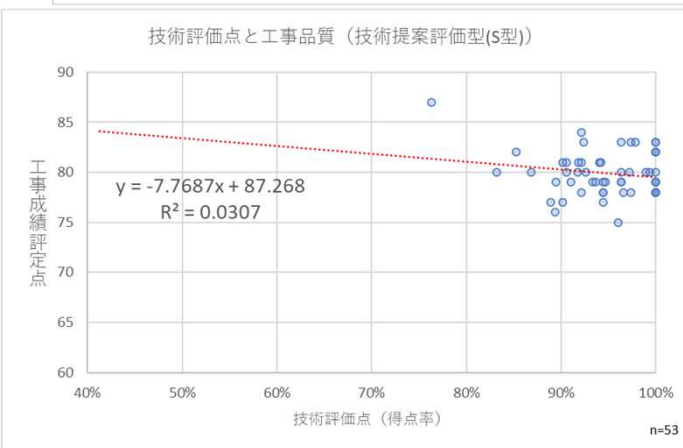
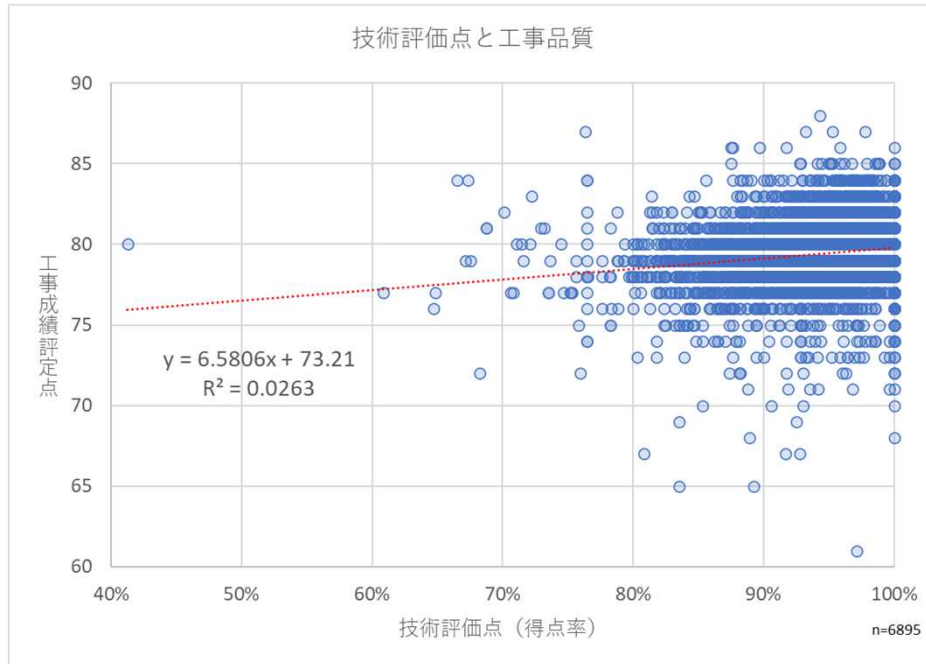


注1) 8地方整備局の工事のうち、下記を除く工事を対象
 ・港湾・空港関係工事 ・価格競争 ・高度技術提案型/技術提案評価型A型
 ・加算方式の試行工事(平成19年度)
 注2) 技術評価点の順位は、無効・辞退等及び予定価格超過者を除き判定

注3) 以下の工事は比較から除いている。
 ・予定価格内1者の案件(「技術評価点1位と2位の得点率の差」の集計)

施工能力評価型・技術提案評価型における技術点と工事成績評定の関係

○技術評価点の得点率の高い工事は、工事成績評定点が高い傾向がわずかに見られる。

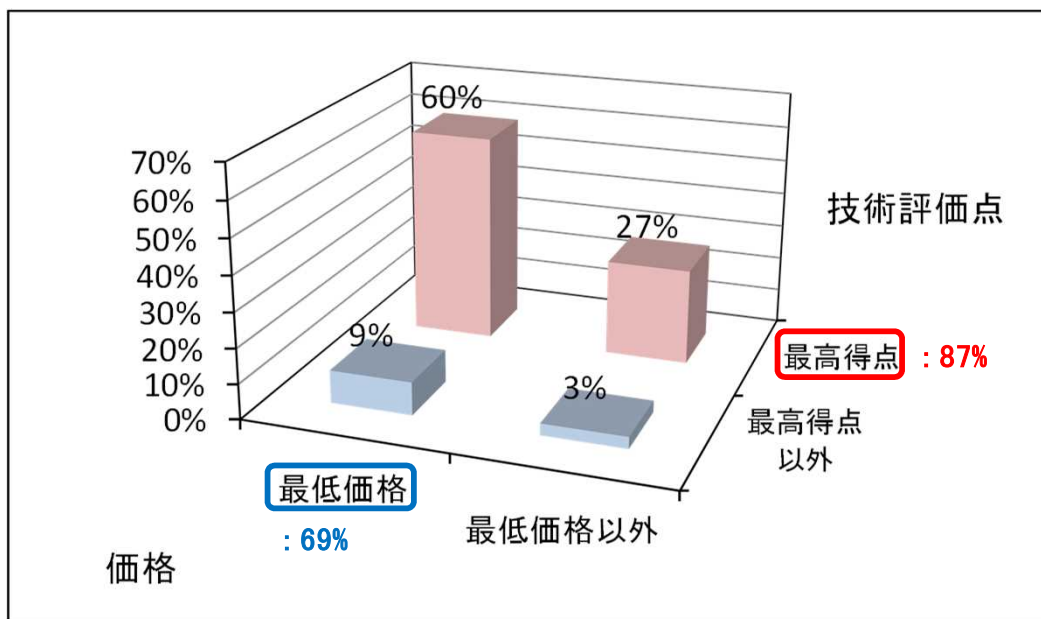


注1) 地方整備局等(港湾空港等を除く)が令和2~3年度に発注し令和3年度に完成した工事を対象

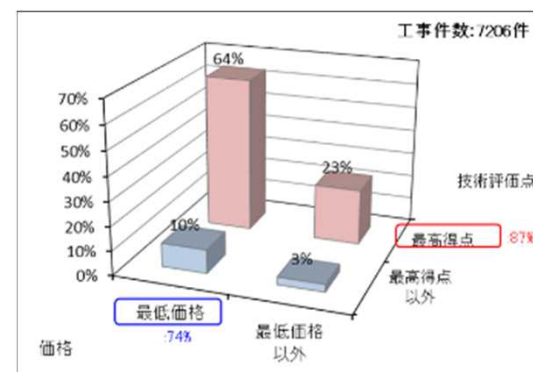
施工能力評価型・技術提案S型(WT0以外)における技術点と応札価格の関係

- 落札者に占める「技術評価点の最高得点者の割合」は、令和3年度は87%。
- 落札者に占める「最低価格者の割合」は、令和3年度は69%。
- 最高得点かつ最低価格の競争参加者が60%を占める状況。

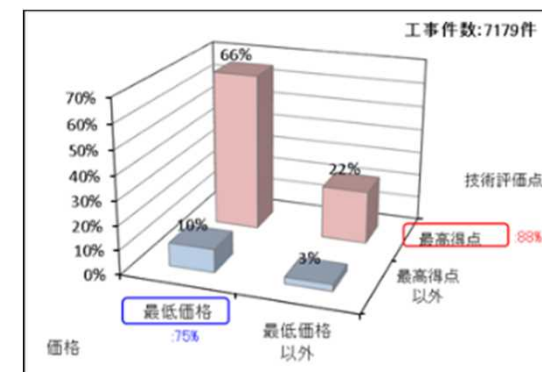
【令和3年度】



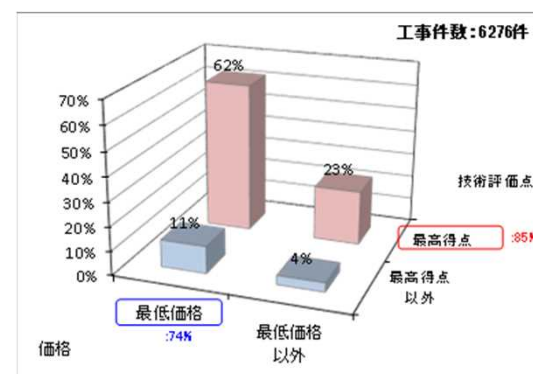
【令和2年度】



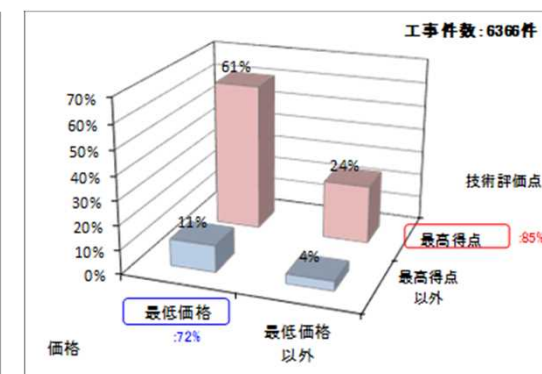
【令和元年度】



【平成30年度】



【平成29年度】



注1) 8地方整備局の工事のうち、下記を除く工事を対象

・港湾・空港関係工事 ・価格競争

注2) 施工能力評価型には二極化前の簡易型を含む

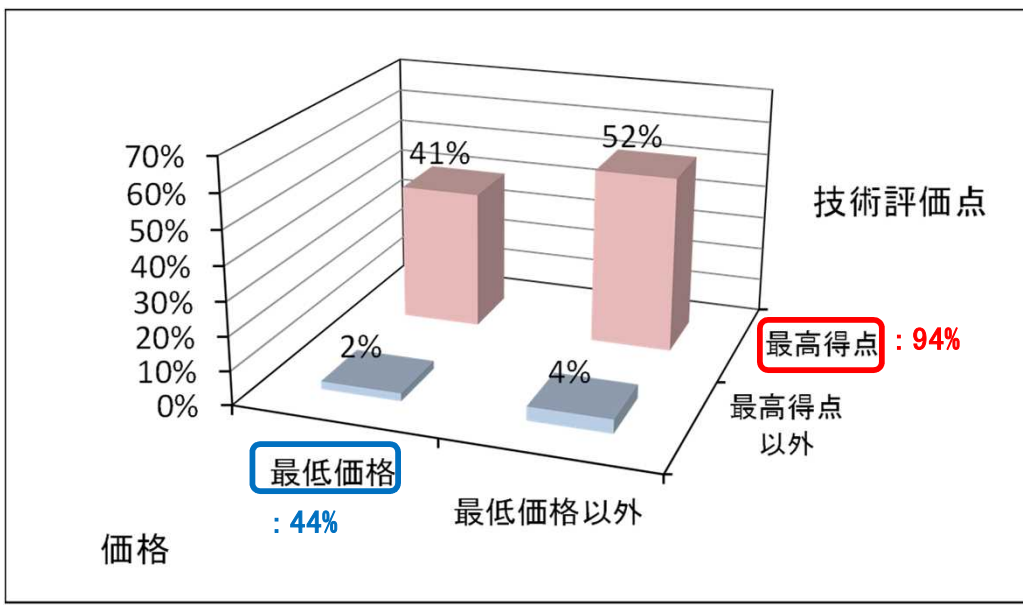
注3) 価格及び技術評価点の区分は、無効・辞退等及び予定価格超過者を除き判定。

技術提案評価S型(WTO案件)における技術点と応札価格の関係

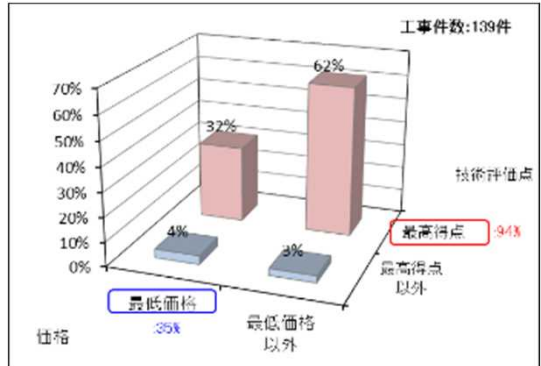
○WTO技術提案評価型(S型)の落札者に占める「技術評価点の最高得点者の割合」は、平成28年度～令和元年度は84%～89%で推移していたが、令和2年度に94%に増加し、令和3年度も横ばいの94%であった。

○落札者に占める「最低価格者の割合」は44%であり、施工能力評価型より低い。

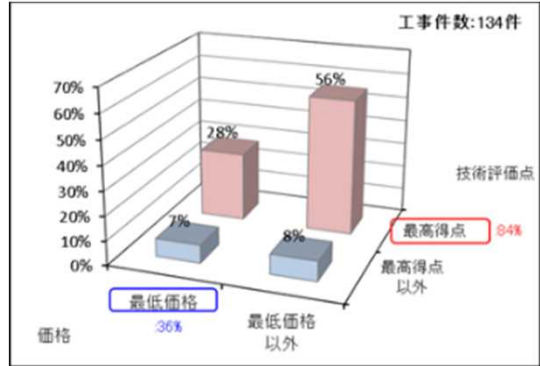
【令和3年度】



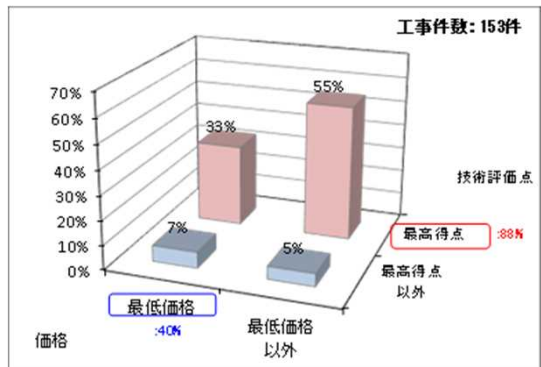
【令和2年度】



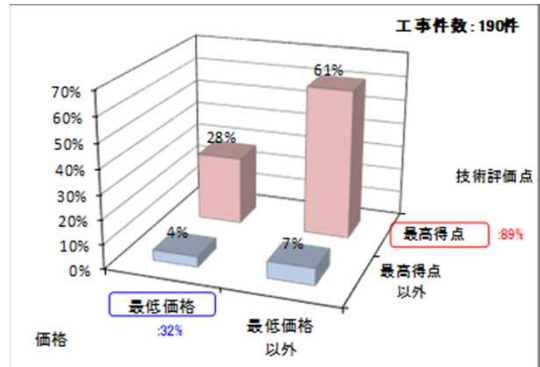
【令和元年度】



【平成30年度】



【平成29年度】



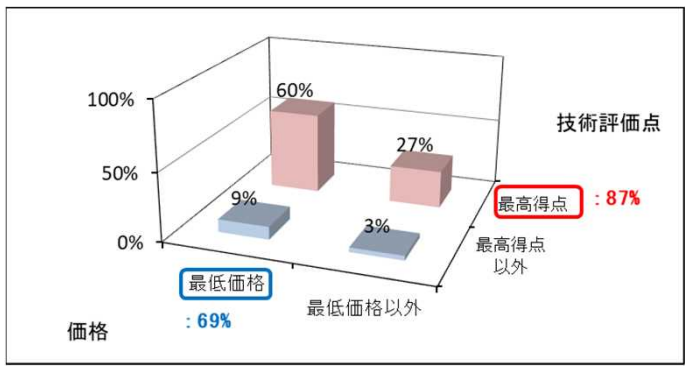
注1) 8地方整備局の工事のうち、下記を除く工事を対象
 ・港湾・空港関係工事 ・価格競争
 注2) WTO技術提案評価型(S型)には二極化前のWTO標準型も含む
 注3) 価格及び技術評価点の区分は、無効・辞退等及び予定価格超過者を除き判定。

契約タイプ別の技術点と応札価格の関係

- 施工能力評価型、技術提案評価型(S型)における「落札者の内訳」は、最高得点かつ最低価格の者が落札する割合が高い。
- 一方で、WTO技術提案評価型(S型)では最低価格以外の者の落札が多い。

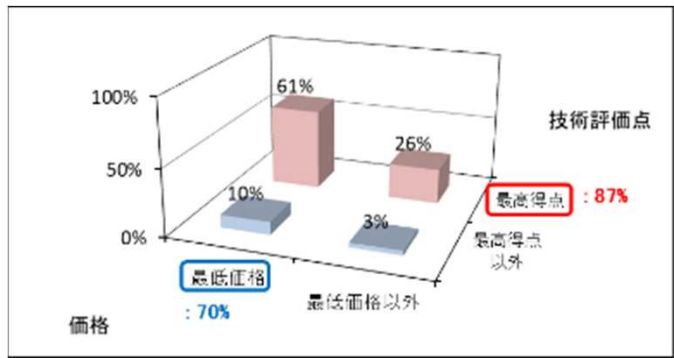
〔全タイプ〕

工事件数: 6716件
 平均工事規模(予定価格): 225百万円
 平均入札参加者数: 4.5者



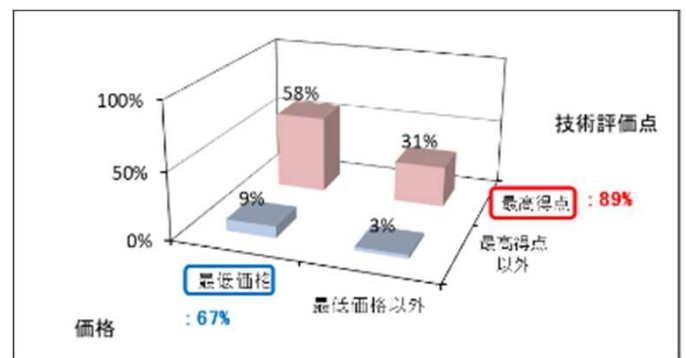
〔施工能力評価型(Ⅱ型)〕

工事件数: 5726件
 平均工事規模(予定価格): 177百万円
 平均入札参加者数: 4.5者



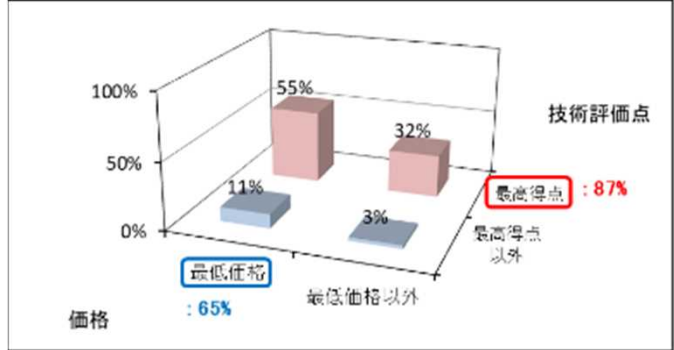
〔施工能力評価型(Ⅰ型)〕

工事件数: 745件
 平均工事規模(予定価格): 257百万円
 平均入札参加者数: 4.1者



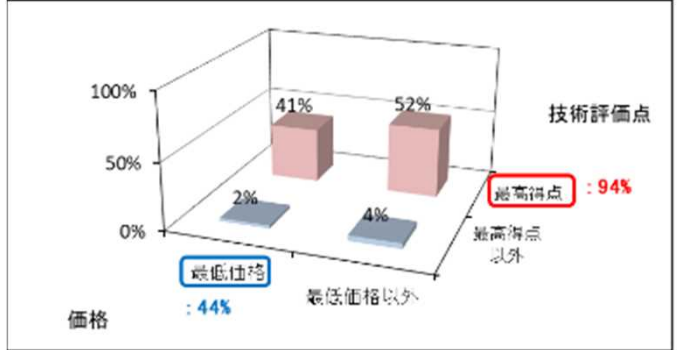
〔技術提案評価型(S型)〕

工事件数: 75件
 平均工事規模(予定価格): 386百万円
 平均入札参加者数: 4.0者



〔WTO技術提案評価型(S型)〕

工事件数: 170件
 平均工事規模(予定価格): 1795百万円
 平均入札参加者数: 9.0者



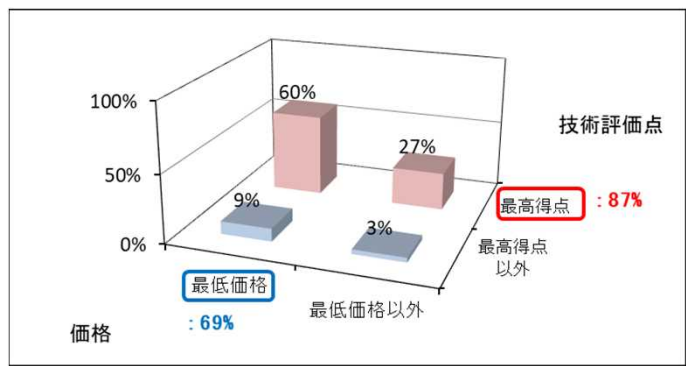
注1) 8地方整備局の工事のうち、下記を除く工事を対象
 ・港湾・空港関係工事 ・価格競争
 注2) 価格及び技術評価点の区分は、無効・辞退等及び予定価格超過者を除き判定。
 注3) 平均入札参加者数は、競争参加者数から無効・辞退等を除くが予定価格超過者は含む。
 注4) 平均工事規模は、予定価格(税込み)とする。

工事種別ごとの技術点と応札価格の関係

○一般土木、維持修繕、機械設備、電気設備における「落札者の内訳」は、最高得点かつ最低価格の者が落札する割合が高い。
 ○一方で、AS舗装、鋼橋上部、PCでは最高得点かつ最低価格以外の者が落札する割合が高くなっている。

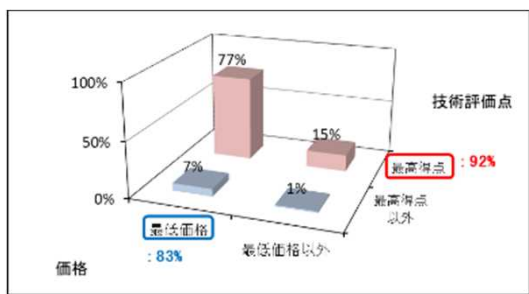
〔全工事種別〕

工事件数: 6716件
 平均工事規模(予定価格): 225百万円
 平均入札参加者数: 4.5者



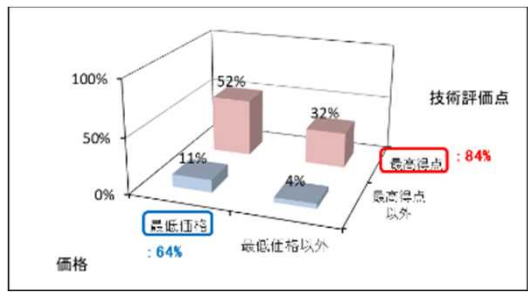
〔維持修繕〕

工事件数: 1356件
 平均工事規模(予定価格): 138百万円
 平均入札参加者数: 2.4者



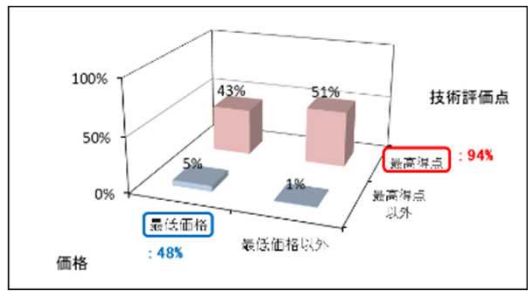
〔一般土木〕

工事件数: 3173件
 平均工事規模(予定価格): 261百万円
 平均入札参加者数: 5.8者



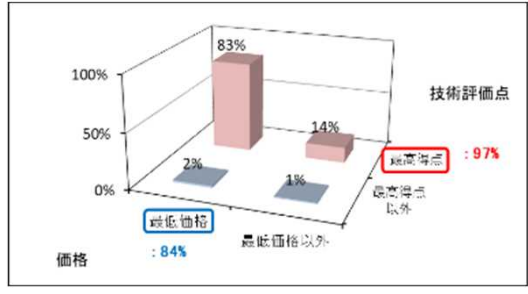
〔鋼橋上部〕

工事件数: 115件
 平均工事規模(予定価格): 820百万円
 平均入札参加者数: 6.0者



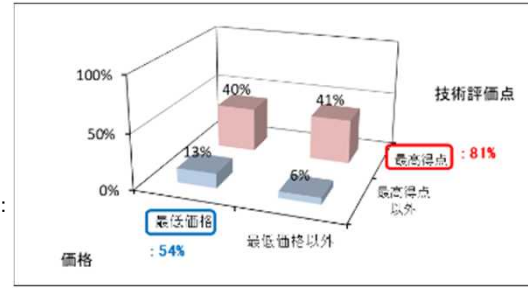
〔機械設備〕

工事件数: 231件
 平均工事規模(予定価格): 168百万円
 平均入札参加者数: 1.9者



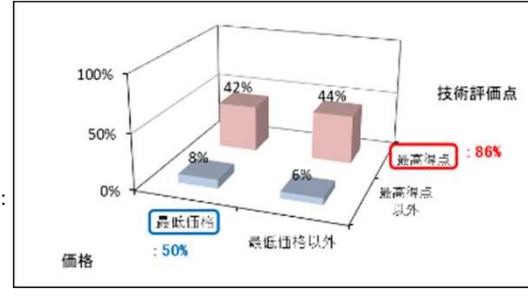
〔AS舗装〕

工事件数: 456件
 平均工事規模(予定価格): 186百万円
 平均入札参加者数: 5.0者



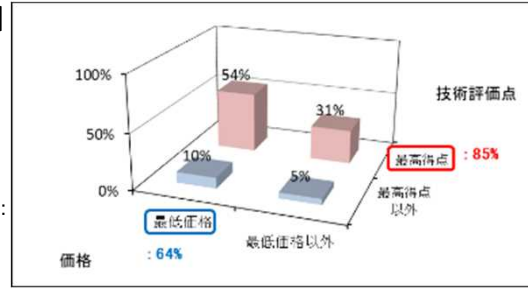
〔PC〕

工事件数: 100件
 平均工事規模(予定価格): 395百万円
 平均入札参加者数: 4.9者



〔電気設備〕

工事件数: 114件
 平均工事規模(予定価格): 126百万円
 平均入札参加者数: 3.6者



注1) 8地方整備局の工事のうち、下記を除く工事を対象
 ・港湾・空港関係工事 ・価格競争

注2) 価格及び技術評価点の区分は、無効・辞退等及び予定価格超過者を除き判定。

注3) 平均入札参加者数は、競争参加者数から無効・辞退等を除くが予定価格超過者は含む。

注4) 平均工事規模は、予定価格(税込み)とする。

【現状の発注形式の傾向】

- 総合評価落札方式の適用件数は、近年微減傾向であり、災害時の緊急随意契約・指名競争や、競争性を確保した指名競争等が増加傾向。
- 総合評価による発注形式としては、施工能力評価Ⅱ型が全体の約8割(件数ベース)を占める。
- 技術提案評価A型は現在は近年選択されておらず、代わりに技術提案・交渉方式が増加傾向。

【入札価格と工事成績の全体的な傾向】

- 低入札調査基準価格の導入により、ダンピングは生じにくい環境。
- 工事成績評定点は高止まり傾向にあり、粗悪工事の発生は傾向として認められない。

【技術点と入札価格の関係】

- 施工能力評価Ⅰ型、Ⅱ型、技術提案S型においては、最高得点者が最低価格で落札しているケースが多数。
- 逆に、S型(WTO)案件では、最高評価者が最低価格入札者は別の者になる傾向あり。

**【課題】**

- 技術提案や施工計画内容を積算した結果としての入札価格ではなく、入札価格設定用の積算作業となっている可能性がある。すなわち、総合評価の本来の目的であるVFM (Value for Money) の考え方と、現状が乖離している。

【検討の方向性】

○発注の大半を占める施工能力評価型等について、工事特性に応じて、競争性を確保したうえで、必ずしも総合評価落札方式によらない発注方式を検討・拡大すべきではないか。

⇒・まずは、中長期的な担い手確保の課題が顕在化しつつある維持修繕工事を対象に、必ずしも一般競争入札・総合評価落札方式によらない発注の活用について維持管理部会において議論中

○技術提案評価S型について、例えば、

- ・技術提案による加算点に差がつく方式の検討
- ・提案内容に対して適切な価格での入札が進む仕組みの検討

が必要ではないか。

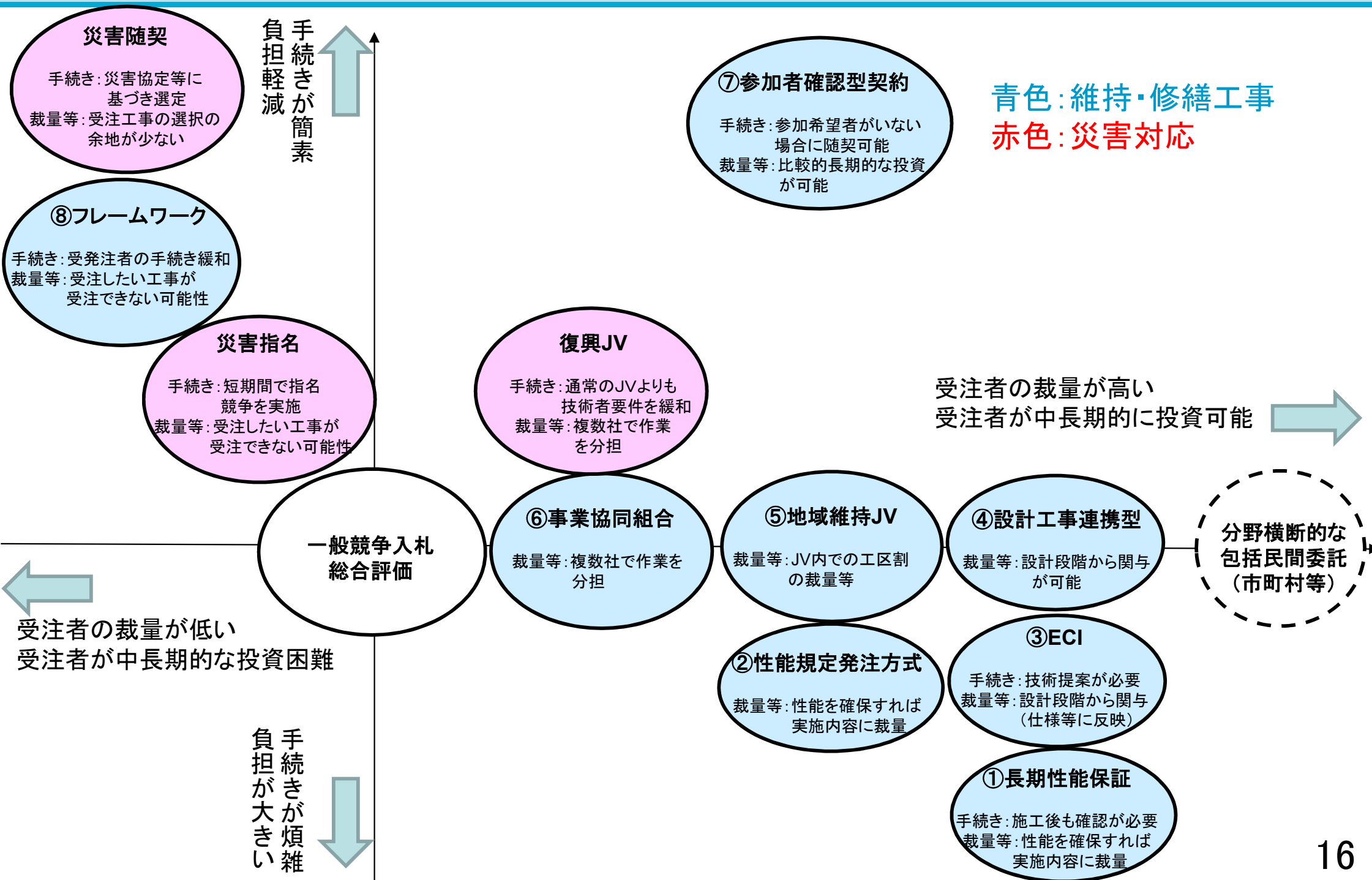
○技術提案評価A型については、現在整備局の発注で選択されていない現状を整理し、技術提案・交渉方式との使い分けについて検討を進めるべきではないか。

○また、全ての方式について、受発注者双方が入札契約手続きに膨大な時間と手間を要している点に鑑み、入札契約手続きの効率化を図るべきではないか。

⇒発注者懇談会(親会)において、データマネジメントのあり方について議論中。

一般競争・総合評価落札方式によらない 発注形式の拡大について

維持管理における入札契約方式の特性(イメージ)



実施状況総括表(R3年度発注工事)

方式	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
①長期性能保証	1件	24件	6件	10件	なし	14件	17件	なし	7件	なし
②性能規定方式	なし	なし	3件	なし	なし	なし	23件	なし	なし	なし
③ECI(技術提案・交渉方式)	1件	1件	なし	2件	1件	なし	なし	4件	1件	なし
④設計工事連携型	なし	なし	なし	7件	なし	なし	なし	なし	なし	なし
⑤地域維持型JV	1件	1件	なし	なし	なし	4件	1件	なし	3件	なし
⑥事業協同組合	1件	なし	1件	なし	なし	2件	なし	1件	なし	なし
⑦参加者確認型随契	なし	なし	35件	なし	29件	なし	9件	なし	21件	なし
⑧フレームワーク方式	なし	なし	56件 (16フレーム)	4件 (17フレーム)	なし	なし	8件 (27フレーム)	なし	16件 (37フレーム)	なし

※8地方整備局、北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局が令和3年度に契約した工事(港湾・空港関係除く)を対象に整理(速報値)

○平成30年度に維持管理部会を設置して以降、喫緊の課題であった災害対応や維持修繕の入札・契約等の課題への対応について検討。災害発生時の入札・契約等における対応のマニュアル化や、新たな入札・契約方式の試行を各地方整備局等で実施。

⇒以前に比べ、災害対応等に伴う指名競争入札の適用が増加し、災害対応の手続きが迅速化。

⇒維持修繕工事の応札・落札傾向は、大きな変化は見られない状況。

- ・維持工事は、「一者応札」が多いが、「不調不落」は比較的少ない状況。
- ・修繕工事は、「一者応札」は比較的少ないものの、「不調不落」が比較的多い状況。



○維持修繕工事の特異性を踏まえた対応が必要ではないか。

- ・維持工事は、現状で応札者が少ないことを踏まえ、企業が中長期的な投資(若手採用・資機材保有・新技術活用など)ができるよう契約期間の長期化等や、規模が小さくても地域精通度が高い企業間の連携等の促進が必要ではないか。
- ・修繕工事は、「不調不落」対策としての効果が高い発注方式(フレームワーク方式等)の取組の拡大が必要ではないか。

※災害対応については、ガイドラインに基づく対応を原則としつつ、事例編に災害時の対応結果を蓄積

○長期にわたり継続し、地域・現場条件への精通が求められる維持管理の特性を踏まえた建設生産・管理システムの循環の改善が必要ではないか。

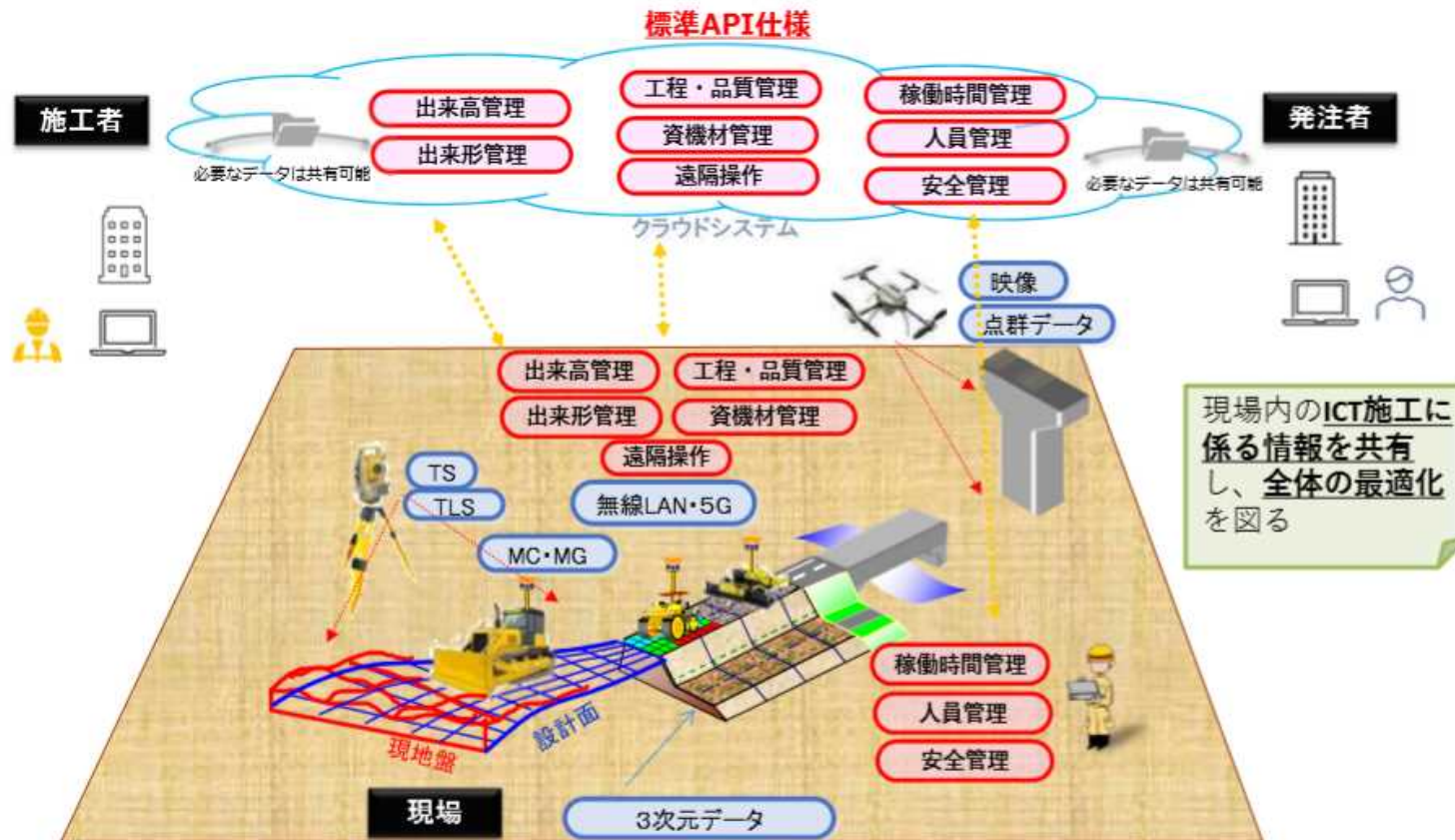
国土交通省直轄の維持修繕工事の現状と将来像(案)

区分		現状	将来に向け、検討・試行すべき姿
発注	期間	単年度、又は、複数年度	複数年度の拡大(長期化を指向)
	方式	一般競争入札・総合評価落札方式(契約毎)が中心	工事特性に応じて指名競争入札(フレームワーク)等の活用拡大
受注体制		企業単体が基本	企業グループ(フレームワーク、事業協同組合・地域維持JV等)の拡大
品質確保		<p>多数の競争参加を前提に、契約毎に技術と価格による競争(多者での競争が品質、価格面で有利な調達ができるとの考え方)</p> <p>⇒維持工事で1者応札が頻発</p>	複数年度契約の拡大等により、企業が中長期的な投資(若手採用・資機材保有・新技術活用等)ができる方式を検討
担い手確保 生産性向上		中長期的に受注が見通せない場合は新たな投資(若手採用、資機材保有・新技術活用等)が困難	
不調不落		修繕工事で不調不落が多い	不調不落が少ない方式(フレームワーク方式等)の拡大・改善

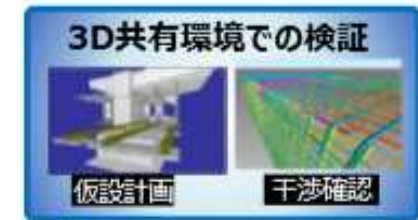
技術点・価格点の適切な評価について

生産性向上の取組評価の試行(R3～)

- 建設現場の生産性を向上させるi-Constructionの推進に加え、新型コロナウイルス感染症対策を契機とした非接触・リモート型の働き方への転換をはじめとした、インフラまわりのデジタル化・スマート化を図るためのインフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)のより一層の推進が課題。
- こうした状況を踏まえ、国交省の直轄土木工事の入札時の総合評価において、
 - －技術提案評価型(S型)では、ICT活用等による生産性向上の取組に関する技術提案を求める試行
 - －施工能力評価型(I型)では、ICT活用等による生産性向上の取組について施工計画に記載を求める試行を行い、ICT活用等による生産性向上の取組の一層の推進や普及を図る。

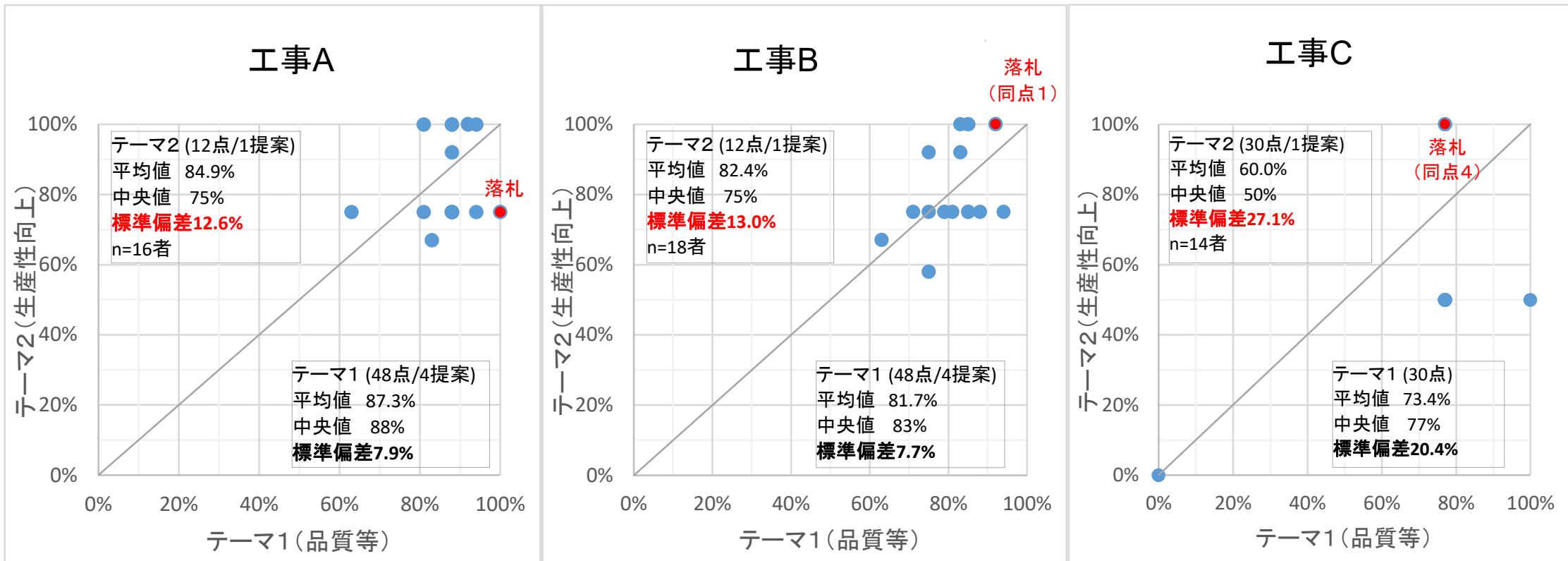


公共事業を「現場・実地」から「非接触・リモート」に転換
 ・発注者・受注者間のやりとりを「非接触・リモート」方式に転換するためのICT環境を整備



生産性向上の試行の結果

- 技術提案評価S型で求める生産性向上に関する技術提案評価について、これまでのサンプルでは、従来の「品質等」に関するテーマと比較して、評価点の分散が大きい傾向。
- 「生産性向上」が点差の付きやすいテーマとまでは断言できず、新たな評価項目に対して、競争参加者が不慣れであったことから、提案の内容・技術点に差がついたとも考えられる。
- サンプル数が少ないことから、今後点差が縮小していくか等のフォローが必要。



- この他、技術提案の内容が工事の成果に適切に反映されているかをフォローし、技術提案テーマを適切に設定する仕組みを検討。

低入札調査基準価格への入札価格の集中を抑制する方策

- 新たな評価項目を設定することにより、技術点差が一定程度拡大する傾向。
- 総合評価の本来の趣旨を踏まえ、技術点と入札価格を一定程度連動させる仕組みが必要ではないか。



【視点】

- 総合評価において、加算点(40~70点)に対し、標準点(100点)の割合が高いことから、技術評価点での得点差が希釈されているのではないか。
- 一方で、標準点の引き下げは新規参入障壁・受注者の固定化にもつながる懸念があることから、まずは関連事例の分析を行ってまいりたい。

$$\text{評価値} = \frac{\text{技術評価点}}{\text{入札価格}}$$

【技術評価点の内訳】

標準点	100点	施工体制 評価点 30点	加算点(40~70点) <small>総合評価の方式 に応じて異なる</small>
------------	-------------	--------------------	---

(参考)総合評価落札方式における加算点の配点

- ・技術評価点の加算点の評価項目は、①技術提案、②企業の能力等、③技術者の能力等とし、加算点合計及びその内訳は、「配点割合」の通りとする。
- ・このうち、②企業の能力等と③技術者の能力等の配点割合は同じとする。
- ・地域精通度・貢献度等については、②企業の能力等の中で評価し、配点は10点を上限とする。

<配点割合>

施工能力評価型 I型の場合

(競争参加資格対象)	総合評価対象 40	
	段階選抜対象 40	
施工計画※1 —	企業の能力等※2 20	技術者の能力等 20

※1 二段階で評価し、原則、「可」か「不可」のみ審査し、点数化しない。

※2 「地域精通度・貢献度等」の評価は「企業の能力等」の中で必要に応じて設定する。

技術提案 評価型S型

	総合評価対象60	
	段階選抜対象 30	
技術提案 30	企業の能力等※1 ※2 15	技術者の能力等※2 15

※1 「地域精通度・貢献度等」の評価は「企業の能力等」の中で必要に応じて設定する。(GPA対象工事の場合は設定しない。)

※2 GPA対象工事の場合、企業の能力等及び技術者の能力等は段階選抜での評価のみに利用し、総合評価では評価しない。

技術提案 評価型A型

総合評価対象70	段階選抜対象 40/60		
技術提案 70	簡易な技術提案※1 20	企業の能力等 20	技術者の能力等 20

※1 簡易な技術提案は段階選抜で必要に応じて評価

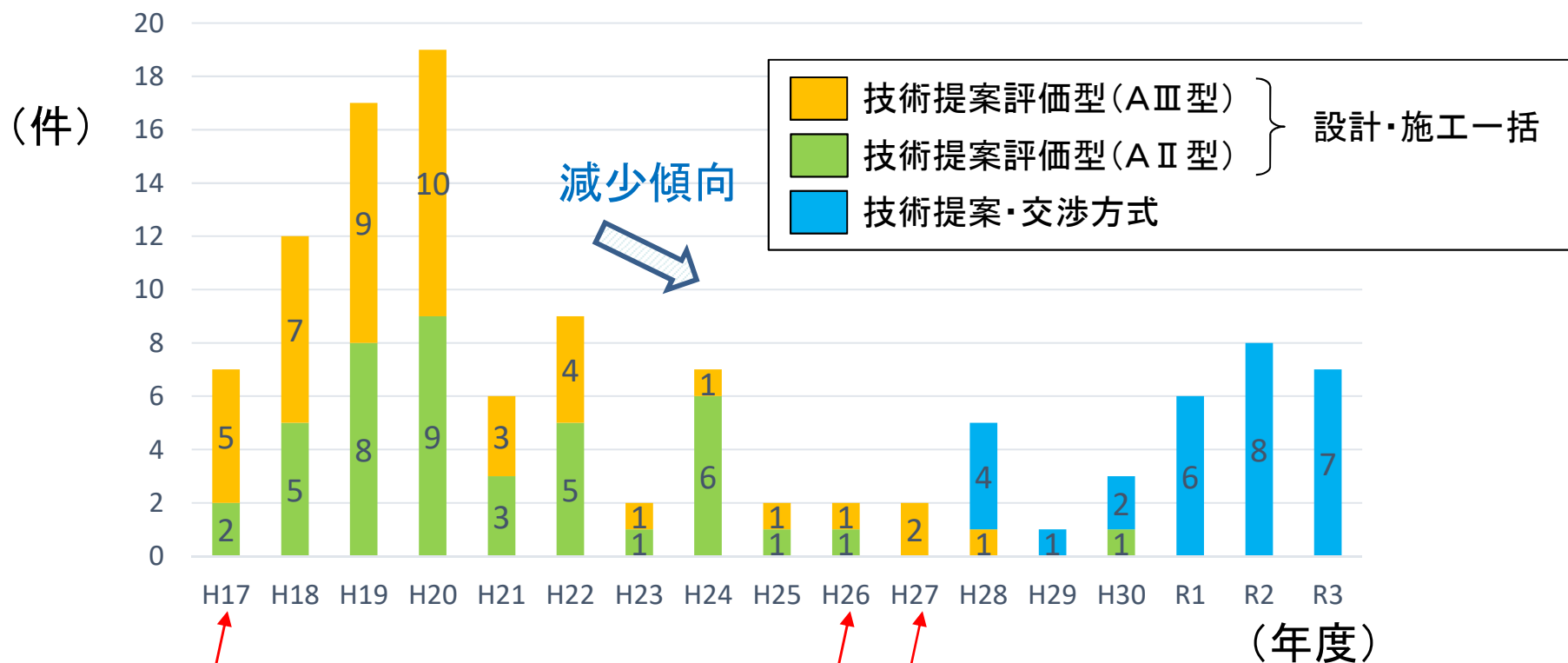
技術提案・交渉方式の積極的な活用拡大

技術提案評価A(Ⅰ～Ⅲ)型の活用件数の推移

- 品確法成立（平成17年3月）：総合評価落札方式・高度技術提案型※ ⇒ 設計・施工一括発注方式
- 品確法改正（平成26年6月）：技術提案の審査及び価格等の交渉による方式 ⇒ 技術提案・交渉方式
⇒ 手続の長さ、不慣れ、契約後の条件変更リスク等を背景に件数は伸び悩む

※現在は技術提案評価型(A型)に変更

設計・施工一括発注、技術提案・交渉方式の実施件数の推移



品確法成立(H17.3)

品確法改正(H26.6)

技術提案・交渉方式
ガイドライン(H27.6)

注1)平成17～29年度、29年度は4～9月
注2)8地方整備局(北海道、沖縄除く)
注3)港湾、空港関係を除く

発注方式の工夫による公共事業の効率化

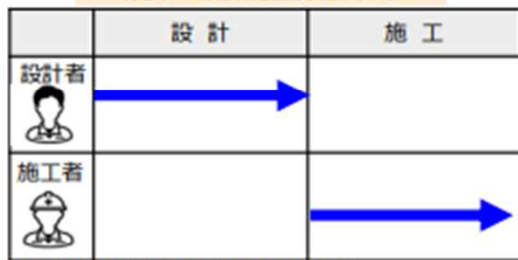
- 公共事業の設計に施工者のノウハウを活かすことにより、品質向上や施工の効率化等を図る発注方式が、諸外国に遅れて、平成26年度にわが国に導入されたものの、実績は僅か。
- 施工業者の技術革新等の成果を最大限生かした効率的な設計・施工が実施されるよう、当該発注方式の工夫を含め、限られた財源でより多くの事業量が確保できる方策を国土交通省において検討すべき。

諸外国におけるECI方式について

ECI方式とは、施工者の技術力を活かすため、**設計段階から施工者が関与する方式**。
技術提案に基づき選定された**優先交渉権者**と**技術協力業務**の契約を締結し、別の契約に基づき実施している**設計に技術提案内容を反映させながら価格等の交渉を行い、交渉が成立した場合に施工の契約を締結**。

※ECI：Early Contractor Involvement

〔従来の設計施工分離方式〕



〔ECI方式〕



(出所) インフラマネジメント最前線～Revive Infra. を基に作成

米国における事例

設計者による設計がある程度進捗した段階で、プロポーザル提案による競争を経て選定された**施工業者が、設計段階から関与する方式**。
設計が完了した段階で、発注者と施工業者との間で工事費の保証上限価格が合意されると、**施工の契約を締結**。



【プロジェクト費用 3億2,500万ドル】

●コスト削減 (△2,500万ドル) の主な例

- ✓古い橋を迂回路として使用 : △1,000万ドル
- ✓基礎への革新的アプローチ : △800万ドル
- ✓デッキアーチを鋼とコンクリートで比較検証 : △400万ドル

(出所) インフラマネジメント最前線～Revive Infra.及び U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration を基に作成

技術提案・交渉方式について

平成26年6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の一部を改正する法律」において、**仕様の確定が困難**な工事に対し、技術提案の審査及び価格等の交渉により仕様を確定し、予定価格を定めることを可能とする**技術提案・交渉方式**を規定。
※「発注者が最適な仕様を設定できない工事」、「仕様の前提となる条件の確定が困難な工事」

●契約方式



●令和2年度 直轄工事における活用割合

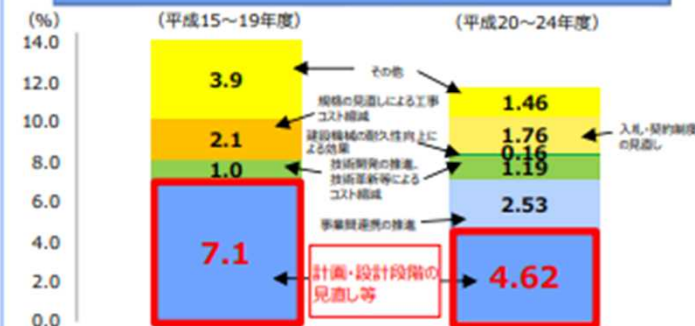
工事発注件数※ 9,548件中、**技術提案・交渉方式 9件**

活用割合 0.1%

(出所) 国土交通省資料を基に作成

※地方整備局：東北～九州、航空局：全国

公共事業のコスト削減に向けたこれまでの取組結果 (寄与度)



(出所) 国土交通省資料を基に作成

(注) 国土交通省において平成15～19年度に実施された「公共事業コスト構造改革」及び平成20～24年度に実施された「公共事業コスト構造改革」によって5年間で達成されたコスト削減率の寄与度。

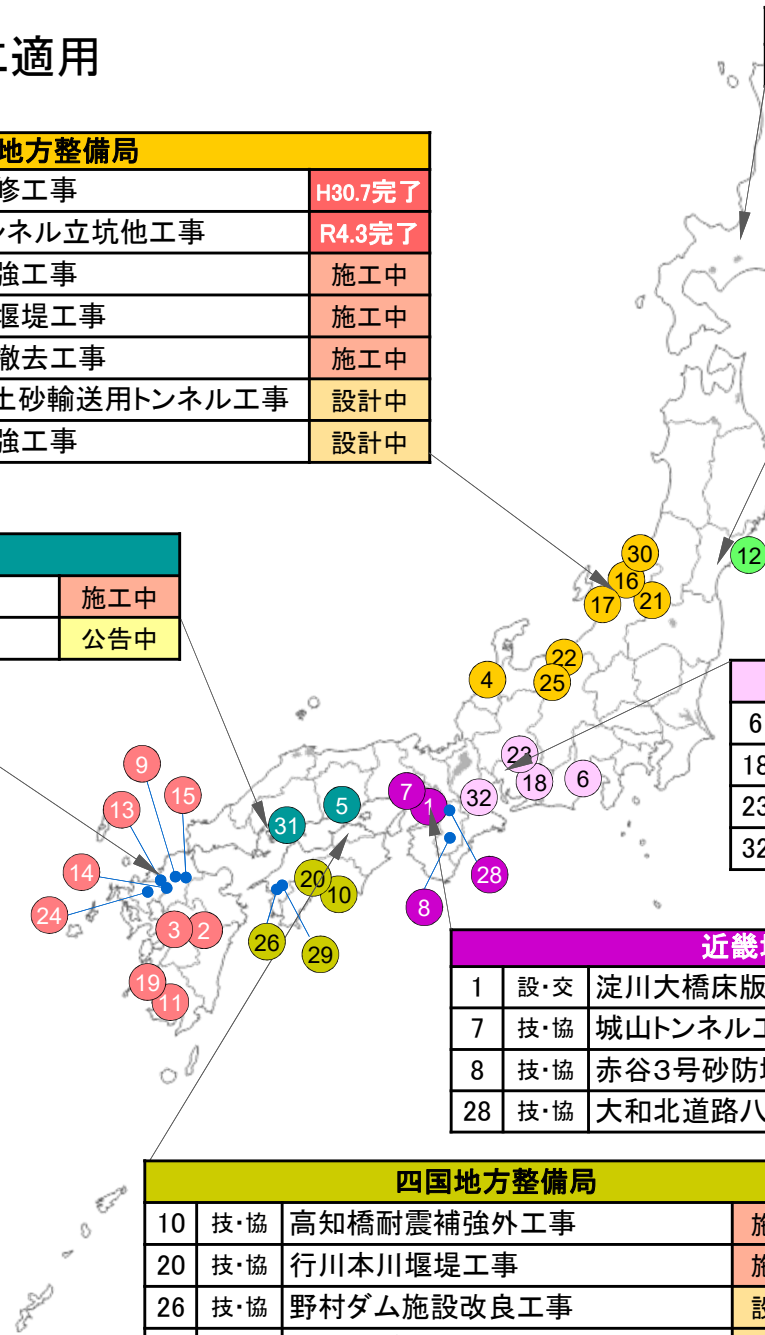
技術提案・交渉方式の適用事例

○ 令和5年1月現在、32工事に適用

北陸地方整備局			
4	技・協	犀川大橋橋梁補修工事	H30.7完了
16	技・協	大石西山排水トンネル立坑他工事	R4.3完了
17	技・協	新潟大橋耐震補強工事	施工中
21	技・協	横山沢上流砂防堰堤工事	施工中
22	技・協	妙高大橋上部工撤去工事	施工中
25	技・協	大町ダム等再編土砂輸送用トンネル工事	設計中
30	技・協	府屋大橋耐震補強工事	設計中

中国地方整備局			
5	技・協	大樋橋西高架橋工事	施工中
31	設・交	呉駅交通ターミナル整備工事	公告中

九州地方整備局			
2	技・協	二重峠トンネル(阿蘇工区)工事	R2.7完了
3	技・協	二重峠トンネル(大津工区)工事	R2.5完了
9	設・交	隈上川長野伏せ越し改築工事	R4.3完了
11	技・協	東西道路シールドトンネル(下り線)新設工事	施工中
13	技・協	千歳橋補修工事	R3.6完了
14	技・協	枝光排水機場増設工事	R4.3完了
15	設・交	県道真竹橋架替外工事	施工中
19	技・協	天大橋補修工事	施工中
24	技・協	牛津川山崎排水機場外改築工事	施工中



北海道開発局			
27	技・協	三笠ぽんべつダム堤体建設第1期工事	設計中

東北地方整備局			
12	技・協	新飯野川橋補修工事	R4.3完了

中部地方整備局			
6	技・協	清水立体八坂高架橋工事	施工中
18	技・協	設楽ダム瀬戸設楽線トンネル工事	施工中
23	設・交	新丸山ダム常用洪水吐放流設備工事	施工中
32	設・交	近鉄四日市駅交通ターミナル整備工事	公告中

近畿地方整備局			
1	設・交	淀川大橋床版取替他工事	R2.8完了
7	技・協	城山トンネル工事	R4.9完了
8	技・協	赤谷3号砂防堰堤工事	施工中
28	技・協	大和北道路八条地区橋梁工事	設計中

四国地方整備局			
10	技・協	高知橋耐震補強外工事	施工中
20	技・協	行川本川堰堤工事	施工中
26	技・協	野村ダム施設改良工事	設計中
29	技・協	山鳥坂ダムトンネル工事	設計中

<タイプ>
 設・交:設計交渉・施工タイプ
 技・協:技術協力・施工タイプ

	受注者	発注者
手続	<ul style="list-style-type: none"> ・手続の負担が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ・手続の期間が長い ・手続の負担が大きい
不確定要素	<ul style="list-style-type: none"> ・土木工事には施工者にコントロールできない、地質、協議、埋設物等の不確定要素が生じやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・協議を要する事項等、公告段階に条件を確定できない場合がある
リスク分担	<ul style="list-style-type: none"> ・表形式で、受発注者のうち、責任を負う側に「○」を付す、リスク分担がわかりづらい 	<ul style="list-style-type: none"> ・受注者への創意工夫を引き出すには、一定程度の責任やリスクの移転が必要
契約変更	<ul style="list-style-type: none"> ・協議等に伴う条件変更により、技術提案が履行できなくなる例がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・地質、協議、埋設物等のリスク発現により、契約変更(増額、工期遅延)が生じることある
今後の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は、仕様や前提条件が確定できない工事には、技術提案・交渉方式の積極的な活用を期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は、技術提案・交渉方式を積極的に活用したい。ただし、手続の効率化など、ガイドラインの改定を期待

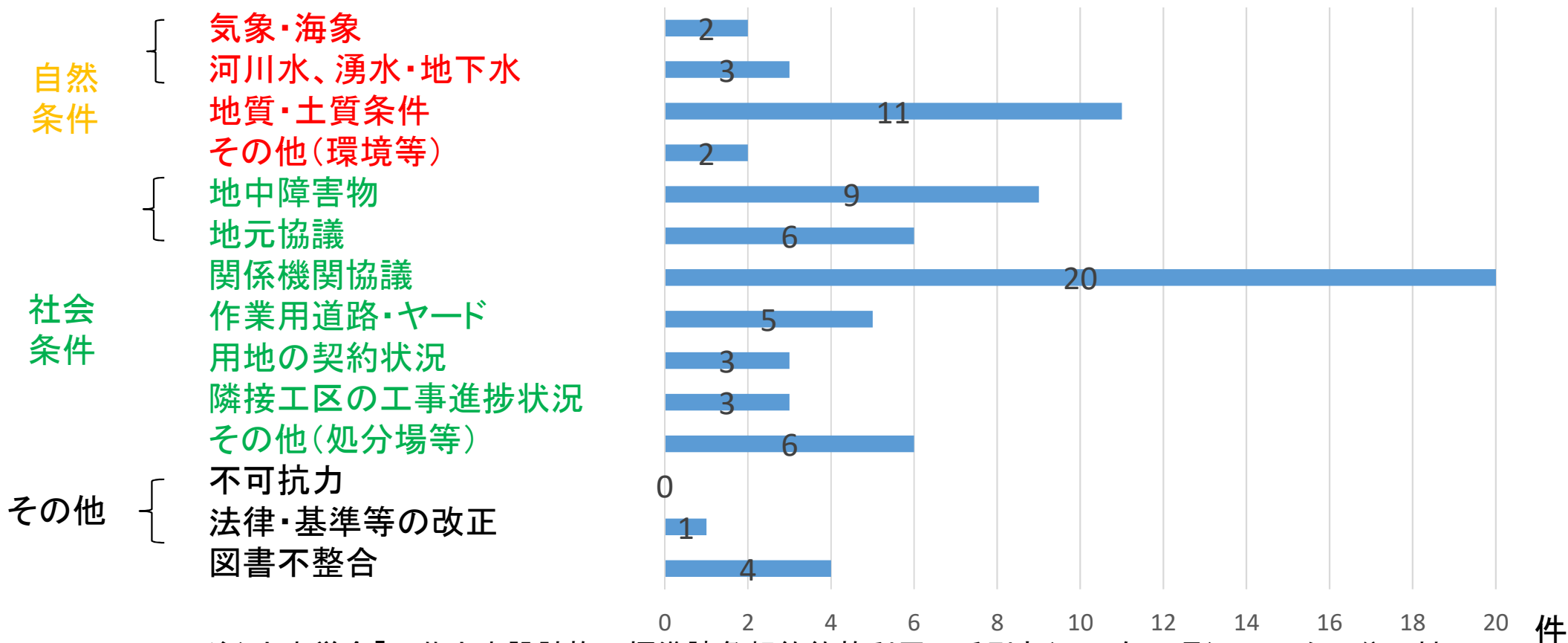
※国土技術政策総合研究所が技術提案評価型(A型)工事の受発注者双方にアンケート、ヒアリングを行い主要な意見を整理

技術提案評価型(A型)のリスク発生状況

- 国土交通省直轄の総合評価落札方式・技術提案評価A型工事を対象に調査
- AⅡ型23件(橋梁13件、トンネル10件)、AⅢ型3件分(トンネル3件)の発注者、受注者へのアンケート、ヒアリング記録よりリスク事例を抽出。
- リスクは、設計図書と異なる、あるいは入札時に想定していなかった自然条件・社会条件等の発生(工事費や工期が契約変更の対象にならなかった場合を含む)と定義。

AⅡ型: 工事目的物そのものに係る提案を求める。

AⅢ型: 標準案に対し、部分的に設計の変更を含む工事目的物に対する提案を求める。



注) 土木学会「公共土木設計施工標準請負契約約款利用の手引き(2014年12月)のリスク区分に対し、一部項目(図書不整合)の表現を修正。

技術提案評価型(A型)のリスク発生状況

■事例1【AⅡ型】

○交通量が多い道路上の橋梁工事において、交差道路の管理者から厳しい交通規制条件が課せられ、施工者が提案した工法、工期での施工が困難となった。

技術提案・交渉方式の場合、
工事契約締結前に、関係機関協議を行い、遅延を回避する代替案を手戻りなく採用

■事例2【AⅡ型】

○トンネル工事において、ヒ素が発生。施工者が提案した掘削ペースでは、処分場での土砂の受入が不可能となり、低速での掘削を余儀なくされ、工程が遅延した。

技術提案・交渉方式の場合、
工事契約締結前に、土質調査や処分場受入可否・代替処分場の確認を行い、遅延を回避する代替案を手戻りなく採用

■事例3【AⅡ型】

○函渠工事において、架空線の移設時期の遅延により、施工者が提案した工法・機材が使用できず、工法変更等により、工事費用が増額した。

技術提案・交渉方式の場合、
工事契約締結前に、架空線移設交渉の難航状況を踏まえ、遅延を回避する代替案を手戻りなく採用

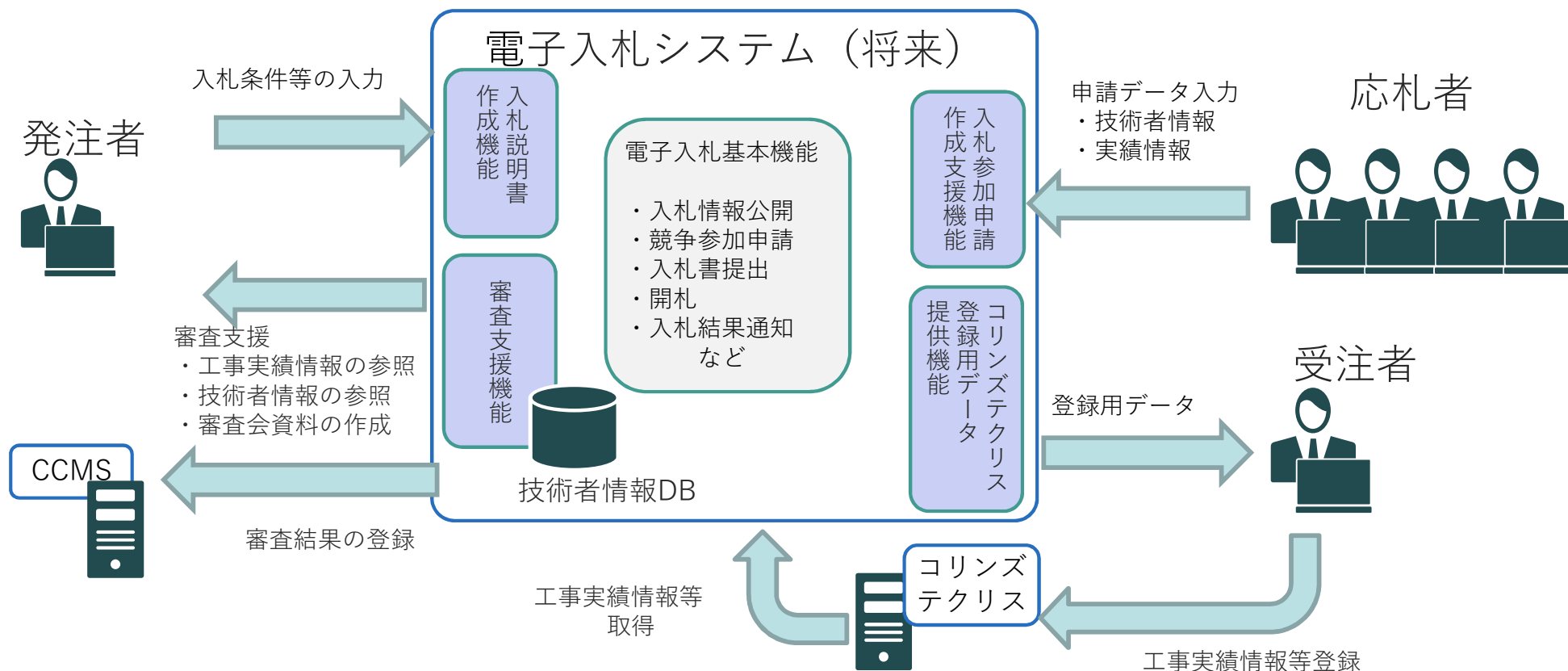
自然条件・社会条件等のリスクのある土木工事では、
施工者のノウハウを設計・施工に反映するためには、
発注者との協働による追加調査、協議等が必要



目的物の変更を伴う提案を求める工事では、
技術提案・交渉方式の積極的な活用が必要ではないか

DXのためのデータマネジメント推進による 受発注者双方の負担軽減

- 現状、入札参加希望者は申請書等をPDF化し申請登録、発注者は登録されたPDFデータをダウンロードし一部は紙印刷をして審査を行っており、入札契約手続きに時間を要しているうえに、データとして蓄積できていない。
- これからの電子入札システムは、PDFでのやりとりを廃止し、**応札者がデータを直接入力**。**参加資格審査や技術審査に係る資料の作成の大部分をシステムで実施**。
- 入力されたデータや審査結果は、発注者内部のデータベースに蓄積され、契約管理や次回からの入札契約でも有効活用。



今後の検討の方向性(まとめ)

今後の検討の方向性

← **施工能力を評価する** → ← **施工能力に加え、技術提案を求めて評価する** →

	施工能力評価型		技術提案評価型			
提案内容	企業が、発注者の示す仕様に基づき、適切で確実な施工を行う能力を有しているかを、企業・技術者の能力等で確認する工事	企業が、発注者の示す仕様に基づき、適切で確実な施工を行う能力を有しているかを、施工計画を求めて確認する工事	施工上の特定の課題等に関して、施工上の工夫等に係る提案を求めて総合的なコストの縮減や品質の向上等を図る場合	部分的な設計変更を含む工事目的物に対する提案、高度な施工技術等により社会的便益の相当程度の向上を期待する場合	有力な構造・工法が複数あり、技術提案で最適案を選定する場合	通常の構造・工法では制約条件を満足できない場合
評価方法	求めない(実績で評価)	施工計画	施工上の工夫等に係る提案	部分的な設計変更や高度な施工技術等に係る提案	施工方法に加え、工事目的物そのものに係る提案	
ヒアリング	実施しない	必要に応じて実施(施工計画の代替することも可)	点数化			
段階選抜	実施しない	ヒアリングの適用に際し必要に応じて実施※	WTO対象工事は必須、それ以外は必要に応じて実施	必須		
予定価格	標準案に基づき作成		競争参加者が比較的多くなるが見込まれる工事において活用を検討	標準案に基づき作成	技術提案に基づき作成	
	II型	I型	S型	AIII型	AII型	AI型

工事の実情に応じた各種の発注形式の試行を推進し、必ずしも一般競争・総合評価落札方式によらない発注を増加
 ⇒ 緊急時の随意契約、
 ・競争性を確保した指名競争方式 等

高い技術力を持つ企業・提案を適切に評価する方策の検討
 ⇒ 標準点と技術評価点の分析
 ⇒ 技術提案テーマの実施状況把握と設定テーマへのフィードバック方策の検討

技術提案・交渉方式の活用拡大

※併せて、DX・データマネジメントの推進による入札契約手続きの簡素化を進める。