

国土交通省直轄事業における 調査・設計等業務に関する入札・契約の実施状況

1. はじめに

平成23年度に実施した国土交通省直轄事業における調査・設計等業務（沖縄総合事務局、港湾・空港関係を除く）に関する入札・契約の実施状況をまとめましたので、その概要を報告します。また、平成24年度上半期の入札・契約の速報データを用いて、平成24年度上半期に新たに取組んだ地方整備局独自の低入札対策の効果についても分析しましたので、あわせて報告します。

2. 調査・設計等業務の契約状況

2.1 調達方式別実施状況

平成23年度における各調達方式の契約件数の全数に占める割合をみると、総合評価落札方式は平成20年度の2.5%から43.4%へ毎年度増加しています。価格競争方式は平成20年度の49.3%から33.9%へ減少しています。また、プロポーザル方式も平成20年度の44.6%から20.2%へ減少していますが、長期構想・計画業務の発注量の減少も一因であると考えられます。

2.2 調達方式別業務成績評定点

平成23年度における調達方式別業務成績評定点の平均値は、プロポーザル方式が76.4点、総合評価落札方式が75.9点、価格競争方式が74.4点となっています。このことから、価格競争方式よりもプロポーザル方式、総合評価落札方式の方が、品質を確保する上では有効であると考えられ、価格競争方式から総合評価落札方式への移行が調査・設計等業務全体の品質向上に寄与したものと推察されます。

2.3 発注規模

平成23年度の発注規模（予定価格の平均）は、総合評価で3,488万円、プロポーザルで2,101万円、価格競争で1,192万円となっています。総合評価落札方式においては、4,000万円を超える業務が約26%占め、一部の価格帯に偏在していないこ

とに比して、価格競争は、1,000万円以下の価格帯の小規模な業務が多く、約59%を占めています（図-1）。

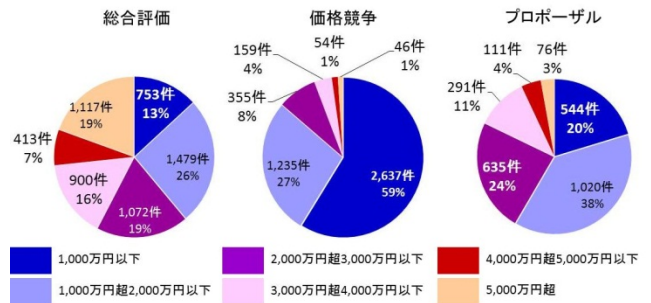


図-1 調達方式別 発注規模

2.4 発注時期

比較的規模の大きい業務（予定価格が2,000万円を超えるもの）について四半期毎に発注時期を整理したものを図-2に示します。上半期発注の割合が、平成20年度の65.0%から平成23年度の73.4%へと大幅に増加していることが分かります。平成23年度は、東日本大震災関連業務の発注が多い東北地方整備局分を除くと、上半期発注は78.4%まで及び、早期発注の取組が進んでいることが分かります。

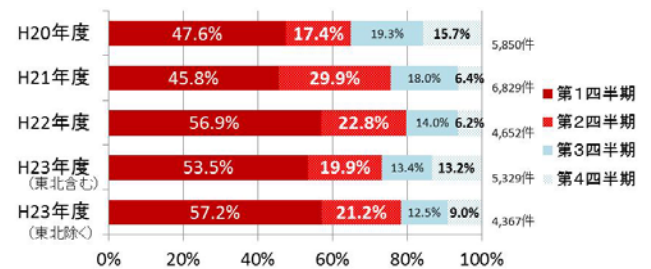


図-2 予定価格が2,000万円を超える業務の発注時期

2.5 低入札の発生状況

図-3に総合評価落札方式と価格競争方式における低入札発生率の推移を示します。予定価格が1,000万円を超える業務における総合評価落札方式の低入札発生率は、平成20年度の39.1%から平成23年度の0.7%へと大幅に減少し、平成22年度の履行確実性評価の導入と平成23年度の履行確実性評価適用範囲の拡大が奏効していることが分かります。一方、価格競争方式と予定価格1,000

研究コラム

万円以下の総合評価落札方式においては、依然として低入札が多発していることが分かります。



図-3 低入札発生率の推移

3. 地方整備局独自の低入札対策

3.1 地方整備局独自の低入札対策の例

上述の通り低入札が多発している現状に対して、発注機関である地方整備局においては、各局独自の低入札対策として、1,000万円を超える業務の調査基準価格に相当する「品質確保基準価格」を1,000万円以下の業務へ設定することや、価格競争方式から総合評価落札方式への入札方式の切り替えを企図した「実施方針確認型総合評価落札方式」（簡易型総合評価落札方式より簡素な総合評価落札方式）の導入等に取り組んでいます。

3.2 地方整備局独自の低入札対策の効果

「品質確保基準価格」を平成24年度から設定した整備局をAグループとし、平成23年度以前から設定していた整備局をBグループ、現在まで設定していないグループをCグループとして、「品質確保基準価格」の適用範囲である予定価格が500万円を超え1,000万円以下の業務について、総合評価落札方式と価格競争方式をあわせた低入札発生率を算出しました（図-4）。平成24年度上期は平成23年度と比較して、Aグループの減少幅が約22ポイントとなり、Bグループの約7ポイント、Cグループの約5ポイントに比して大きくなっています。これは、予定価格が500万円を超え1,000万円以下の業務においても低入札を行った業者に対して低入札価格調査に相当する調査等が実施されたことが影響していると考えられます。

また、「実施方針確認型総合評価落札方式」を実施している整備局をDグループとし、実施していない地方整備局をEグループとして、総合評価落札方式と価格競争方式をあわせた低入札発生率を算出しました（図-5）。平成24年度上期は平成

23年度と比較して、Dグループの減少幅が約20ポイントとなり、Eグループの約6ポイントに比して大きくなっています。これは、従来、価格競争方式を適用していた業務の一部が、平成24年度以降「実施方針確認型総合評価落札方式」に切り替えられたことにより、履行確実性評価が導入され、低入札を抑止している効果が現れているためであると考えられます。

なお、本稿において、予定価格が1,000万円を超える業務については調査基準価格を下回る入札を、1,000円以下の業務については予定価格の75%以下の入札を「低入札」と定義しています。

4. 今後の研究について

低入札に関しては、成果品の品質のみならず、企業経営の悪化に伴う人材育成等への影響が懸念されています。こうした中で平成24年度上半期の価格競争方式においては、依然、約3割の業務が低入札となっています。今後は、更なる低入札防止を図るため、一部の地方整備局において独自に実施されている「品質確保基準価格の設定」等の効果的な低入札対策を参考にし、新たな全国的対策について検討し、その効果分析を行いたいと考えています。

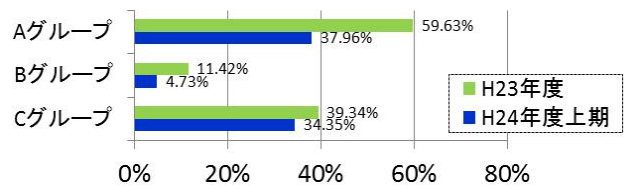


図-4 予定価格が500万円を超え1,000万円以下の業務における低入札発生率の推移



図-5 予定価格が1,000万円以下を超える業務における低入札発生率の推移

参考文献

- 1) 土木技術資料第54巻12号

国土交通省国土技術政策総合研究所総合技術政策研究センター
 建設マネジメント技術研究室長 森田康夫
 建設マネジメント技術研究室 前主任研究官 大谷 悟
 建設マネジメント技術研究室 主任研究官 小林 肇
 同 研究官 吉田純土
 同 交流研究員 南 昌宏