

国土交通省の調査・設計等分野における総合評価落札方式等の実施状況について

国土技術政策総合研究所 正会員 ○吉田 純土
 国土技術政策総合研究所 正会員 森田 康夫
 国土技術政策総合研究所 正会員 小林 肇
 国土技術政策総合研究所 南 昌宏
 (一財)国土技術研究センター 正会員 小宮 朋弓

1. はじめに

国土交通省が発注する調査・設計等業務は、平成 19 年度に価格に加えて技術力も評価する総合評価落札方式が導入され、同方式の全方式に対する発注件数割合は平成 24 年度に約 47%まで達した。本稿においては、同方式等における低入札の発生状況、その対策等の最近の実施状況をまとめるとともに、今後、対応すべき課題について論じる。なお、ここでは、港湾・農業関係の業務については分析対象から除く。

2. 総合評価落札方式等における低入札の発生状況

総合評価落札方式の導入当初である平成 20 年度には、低入札落札が同方式全体の約 40%生じていた。その後、同方式の低入札落札対策として、予定価格 1000 万円以上の業務に対して、履行確実性評価を導入した。この履行確実性評価とは、調査基準価格を下回った入札者の技術点に履行の確実性（業務を実施する上での経費や再委託先への委託費の計上、業務の実施体制等の状況）の審査に応じて 0.0~1.0 の値を乗じるものである。履行確実性評価の導入は、低入札落札の抑止力として功を奏し、予定価格が 1000 万円を超える総合評価落札方式においては、現在、ほとんど発生しない状況となっている。一方で、履行確実性評価の対象外である予定価格が 1000 万円以下の総合評価落札方式や価格競争方式においては、平成 23 年度の時点で低入札落札発生率が約 35%であり、高率で推移していた。

3. 地方整備局独自の低入札対策

履行確実性評価の対象外である予定価格が 1000 万円以下の業務において低入札が高率で生じていたことから、一部の地方整備局においては、調査基準価格に相当する額（以下、調査基準価格相当額という）の導入等の取組を行い、低入札落札防止に一定の効

果を上げている。

そこで、調査基準価格相当額を現在まで設定していない整備局等（各地方整備局及び北海道開発局）のグループを A グループとし、平成 25 年度上半期において設定したグループを B グループ、平成 24 年度以前から設定していたグループを C グループとして、予定価格が 500 万円を超え 1000 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における低入札落札発生率を算出した（図-1）。対策を行っていない A グループがほぼ横ばいであることに対して、平成 25 年度上半期より対策を行った B グループは 19.8 ポイントも発生率が減少していることが分かる。さらに、従前より対策を行っている C グループにおいても引き続き発生率は減少している。

方式別に見ると、総合評価落札方式においては、先述の履行確実性評価を調査基準価格相当額とあわせて導入しているため、B グループにおいては発生

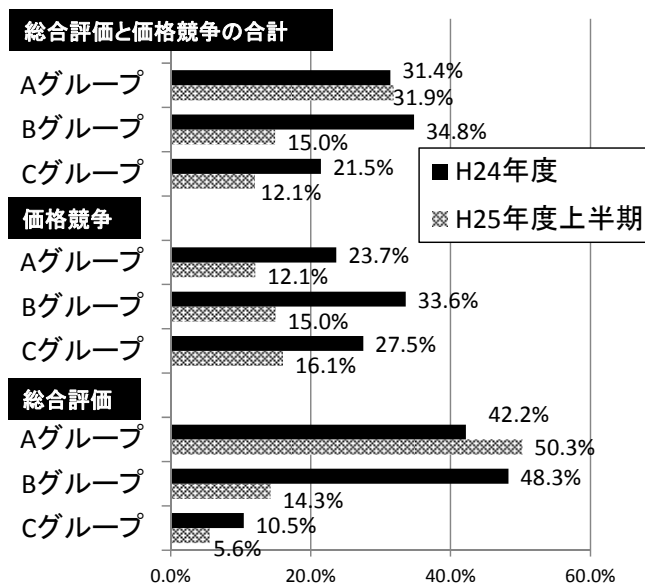


図-1 予定価格が 500 万円を超え 1,000 万円以下の業務における低入札発生率の推移

キーワード 調達, 入札・契約, 低入札落札対策, 調査基準価格相当額

連絡先 〒305 茨城県つくば市旭 1 国土交通省 国土技術政策総合研究所 TEL : 029-864-4239

率の減少幅が 34 ポイントと著しい。

4. 総合評価落札方式における入札額の分布状況

入札金額を調査基準価格で除した値を α 値と定義し、平成 21 年度と平成 24 年度に実施した予定価格 1000 万円以上の業務の α 値の分布を図-2 において比較する。

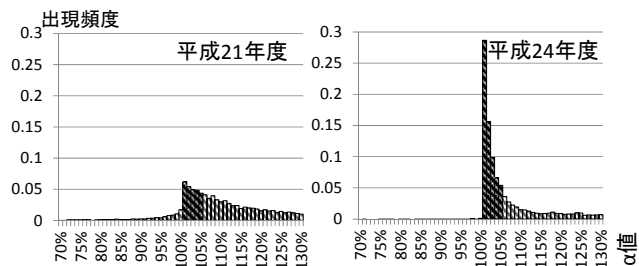


図-2 α 値の出現頻度

平成 21 年度に比べて平成 24 年度の入札が調査基準価格直上に集中していることが分かる。さらに、落札と入札全体において α 値 100~105%の出現頻度の合計値を表-1 に示す。落札、入札全体ともに調査基準価格近傍への集中が見られる。これらより α 値 100%未満の低入札は大きく減少しているものの、依然として価格を強く意識しているものと考えられる入札が多いことが分かる。

表-1 α 値 100~105%の出現頻度

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
落札	0.211	0.359	0.553	0.635
入札	0.231	0.420	0.600	0.657

調査基準価格を意識する理由としては、受注者側からは、技術力が他の入札者より優位であっても、実際に評価される技術点差が小さい場合や不明な場合には、その技術力を価格に転嫁することが困難であり、最終的には単なる価格競争に陥ることが指摘されている。

平成 24 年度に総合評価落札方式(技術点の満点は 60 点である。)を適用した各業務における技術点 1 位と 2 位の得点差を見ると、約 27%の業務においては 5 点以上の得点差があるものの、約 26%の業務においては 1 点以下の僅差となっている。業務の内容に応じて技術点差の分布も異なるものと考えられるが、一度、僅差で落札出来なかった経験がある入札者は、その後の入札において、技術力を価格に転嫁することを躊躇すると受注者側から指摘されている。

5. 総合評価落札方式の課題と今後の研究について

総合評価落札方式は、価格と技術力を総合的に評

価し、優れた技術力を有する業者を選定し、成果品の品質確保や調査・設計等分野全体の技術力向上を目指すものである。仮に、技術力を有する業者が、その技術力に見合う適切な対価を得なければ、人材育成や技術開発等に要する費用を削減する可能性が大きくなり、長期的に品質確保等の総合評価落札方式本来の目的を達成できなくなる恐れもある。

入札者の技術力を適正に評価するためにも、総合評価落札方式の評価手法の見直しや、プロポーザル方式や価格競争方式を含めた発注方式適用のあり方について検討する必要がある。また、総合評価落札方式は、特に技術提案書の作成や審査等において、受発注者ともに多大な時間と費用を要しているため、手続きの簡便化も検討する必要がある。

例えば、技術評価を構成する「技術者の成績・表彰」、「評価テーマ」、「実施方針」のうち「評価テーマ」を省くことや、総合評価落札方式においてより技術点に重きを置いた配点比率を設定すること等が考えられ、これらの対策が実施された場合における技術点の分布状況や落札者の特性等についてシミュレーション等で確認する必要がある。

一方で、発注方式の適用は『建設コンサルタント業務等におけるプロポーザル方式及び総合評価落札方式の運用ガイドライン』に示される選定フローや発注方式事例に基づいて行われている。実際の発注を同ガイドラインの発注方式事例と比較すると、河川関連業務、道路関連業務の 7 割以上が発注方式事例と同じ発注方式を適用していた。しかしながら、同ガイドラインの発注方式事例の業務分類は多様化する業務内容に対応できなくなりつつあるとの意見が受発注者双方からある。今後は、業務の内容や難易度、事後の工事や維持管理への影響度について関係者へのヒアリング等を通じて把握し、業務分類の細分化や発注方式の見直しを進める必要があると考えられる。

参考文献

- ・吉田, 森田, 大谷, 南: 調査・設計等分野における国土交通省直轄事業の総合評価落札方式に関する一考察, 土木学会論文集 F4, 2013. 12
- ・調査・設計等分野における品質確保に関する懇談会資料, 2014. 2