

二極化後の総合評価落札方式の実施状況について

国土技術政策総合研究所 正会員 ○大野 真希  
 国土技術政策総合研究所 正会員 小川 智弘  
 国土技術政策総合研究所 富澤 成実

1. 目的

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」の基本理念に基づき、透明性の確保、技術競争促進等の効果を期待して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総合評価落札方式を適用してきたところである。

(図-1)

しかし、直轄工事で総合評価落札方式が浸透していく中で、競争参加者・発注者の負担増大や総合評価の理念からの乖離といった課題が顕在化してきた。これらの課題に対応するため、国土交通省は総合評価タイプを二極化するなどの改善方針を打ち出し、平成25年度からは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、地方整備局等（北海道開発局、沖縄総合事務局含む）の総合評価落札方式適用工事を対象に、先述した新たな施策の動向を含む実施状況等に関する調査・分析を行っている。

本稿では、総合評価落札方式二極化後の平成25年度と平成26年度の総合評価落札方式適用工事に関するデータを基本として、二極化された総合評価落札方式の実施状況とともに、特に技術提案評価型(S型)における課題等の整理を行った結果について報告する。

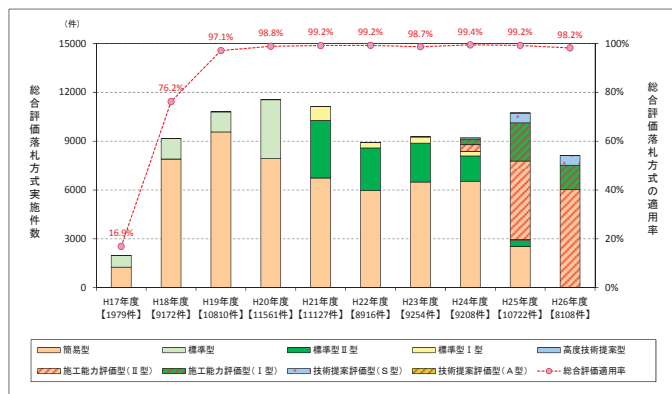


図-1 年度別・総合評価タイプ別実施状況 (適用率・件数)

2. 二極化された総合評価落札方式の適用状況について

二極化された新たな総合評価落札方式の適用状況の推移を図-2に示す。平成25年4月時点では35%であった二極化の適用率は、平成26年5月以降は100%となり二極化への移行が完了したと言える。

平成26年度の総合評価落札方式適用工事件数は8,108件あり、タイプ別で最も多いのは施工能力評価型(II型)の6,001件で全体の74.0%。続いて施工能力評価型(I型)の1,506件(18.6%)である。なお、技術提案評価型の件数は587件で全体の7%であり、その内訳は、技術提案評価型(S型)が99.7%を占め、技術提案評価型(A型)の適用は2件のみである(図-3参照)。この結果から、二極化の目的の一つである受発注者の事務的負担を軽減した施工能力評価型が大いに活用されていることがわかる。

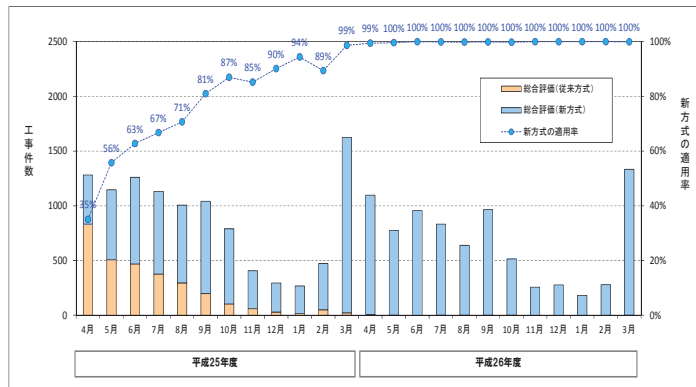


図-2 新たな方式(二極化)への移行状況 (適用率・件数)

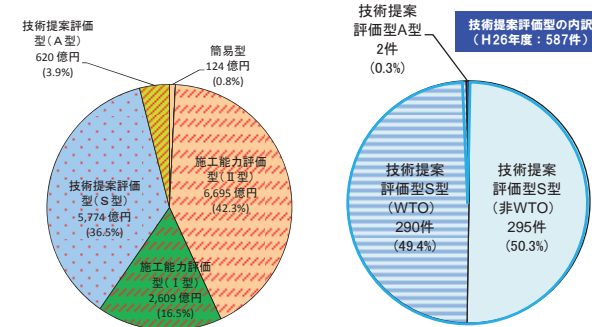


図-3 二極化のタイプ別適用件数の内訳(平成26年度)

キーワード 調達問題、総合評価落札方式、技術提案評価型、二極化

連絡先 〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地 国土技術政策総合研究所 TEL029-864-2211

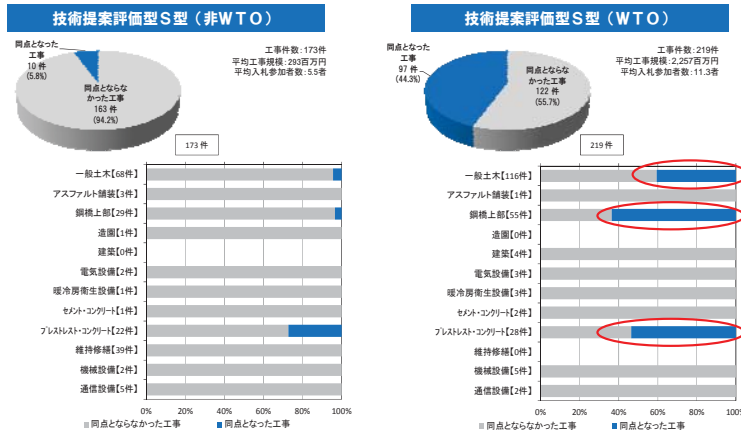


図-4 技術提案評価型における1位同点発生状況

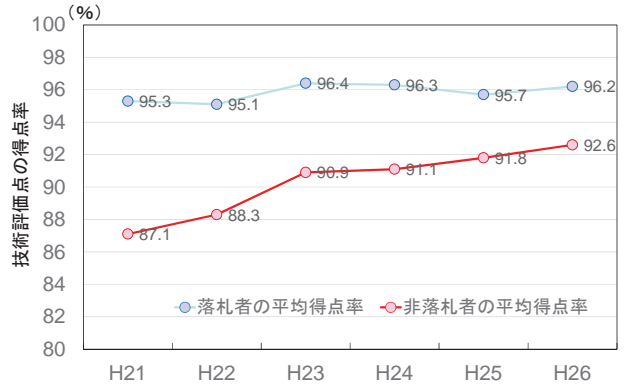


図-5 WTO 技術提案評価型(S型)における

落札者と非落札者の技術評価点の傾向

表-1 技術提案評価型に関する受発注者へのヒアリング結果

区分	具体的意見
発注者	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 高い技術力を持った業者が同点になるのは良いのでは？無理に差をつける必要はないと思う。</li> <li>◆ コンクリート構造物に関しては1位同点者が増えてきており、現場に合わせた新たな視点を取り入れる事も検討している。</li> <li>◆ 自由提案を求めると、競争参加者の提案がばらつき点差は生じるが、より審査・評価に手間が掛かる。</li> <li>◆ 一度評価された技術は、繰り返し提案されることがある。</li> </ul>
受注者	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 各社の提案内容に技術力の差はあまりないと考えている。</li> <li>◆ 点数が高い企業は、ある水準以上の技術力を持っている企業であり、1位同点者が増えても良いのではないかと。</li> <li>◆ 「品質」のテーマは満点が多く、「安全・環境」のテーマで差がついていると感じる。</li> <li>◆ 1テーマ当たりの提案数に制限が無い場合は、オーバースペックに留意しつつも提案数が増えるため、コストは更にかかることになる。</li> </ul>

3. 技術提案評価型における

民間の技術力活用の理念からの乖離について

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)」に分類されている。

特に技術提案評価型(S型)では、図-4に示すとおり、規模が大きいWTO工事で1位同点の割合が高く、特にトンネル、鋼橋上部、PC工事において1位同点が多い傾向にある。また、図-5に示すとおり、WTO技術提案評価型(S型)では、落札者と非落札者の技術評価点の差は経年的に縮小傾向にある。

つまり技術提案評価型(S型)では、標準設計の変更を伴わない範囲で提案を求めるため、自ずと提案内容が限定され、技術的に優位な差を得る余地が少なくなっていると考えられる。さらに、標準設計を超える提案ができないことによって、工事の品質を高める可能性が失われていることも考えられる。

上記のような状況について、受発注者がどのように感じているかをヒアリング調査した結果を表-1に示す。この意見を見ると、発注者が設定する課題やそれに対応する受注者の技術的工夫の余地等が限られる中での技術競争の結果として1位同点が発生し

ていることは、ある意味当然の結果であり、現状における発注者のテーマ設定の考え方や評価基準では、ある一定の高い技術水準を持つ受注者の提案を技術評価点で差を付けることに関して限界状態に近づいていることを示唆していると考えられる。

これらの現状を踏まえた改善案として、これまで技術提案評価型(S型)を選定していた工事に関して、技術提案評価型(A型)や施工能力評価型を選定しやすくすることにより、効率的で技術的に優れた調達が可能と考える。ただし、技術提案評価型(A型)に関しては、適用件数も少なく事務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改善が必要である。

4. おわりに

国土技術政策総合研究所では、今後も二極化後のフォローアップを継続し、その効果や課題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、地方公共団体を含めた統一基準化等にも取り組んでいく。

最後に、今回の分析を行うにあたり、各地方整備局の方にはデータ提供について多大なご協力を頂いた。ここに深く感謝の意を表す。