

# JV工事と混合入札 について

建設大臣官房地方厚生課公共工事契約指導室契約指導第一係長 みなみ南 まもる衛

## 1

### はじめに

このたび、特定JV発注工事における混合入札の考え方について、「直轄工事における特定建設工事共同企業体の運用について」（平成11年10月20日付け建設省厚契発第43号、建設省技調発第170号、建設省営計発第136号）を発出し、混合入札の対象となる工事の基準を明確化した。そこで、ここでは新たに示された基準の解説とともに、JV制度の変遷について解説する。

## 2

### JV制度について

わが国のJV制度は、「『ジョイント・ベンチャー』の実施について」（昭和26年9月5日付け建設管第852号）により導入された。それ以後、数回にわたって通達が発出され、制度の定着が図られてきた。

元来JV制度は、融資力の増大、危険分散、技術の拡充・強化、経験の増大、工事施工の確実性等の利点から導入されたものであった。しかし一方で、単体業者が施工した方が効率的であると考えられる工事のJVへの発注、構成員間の施工力・経営力の格差による非効率性、責任の不明確性

等が問題となった。

こういった問題から、昭和62年に中央建設業審議会（以下、「中建審」）は、「共同企業体の在り方について」（昭和62年8月17日付け建設省中建審発第12号）において、「共同企業体運用準則」を示し、JVの活用の適正化を図った。

しかし、その後も受注機会の配分との誤解を招くようなJVがかなり存在すること、発注者がJVの構成員となり得る業者をあらかじめ必要数指名する予備指名制度が談合を誘発している場合があること等が指摘された。

こうしたことから、中建審は平成5年に「公共工事に関する入札・契約制度の改革について」（建設省中建審発第19号）において、JV制度の改善を促すために「単体発注の原則」の徹底化等を示し、これに従い平成6年には「共同企業体運用準則」の改定を行った（「共同企業体運用準則の改定について」（平成6年3月25日付け建設省中建審発第8号））。

この改定では、

- ・受注機会の配分と誤解を招くような特定JVを排除するための単体発注の原則の一層の徹底
- ・特定JVの構成員数を2～3社とする（それまでは例外的に5社も認めていた）
- ・JVによる施工が単体業者による施工に比べて

効果的であると認められる（特に複数の建設業者が技術力を結集することにより大規模かつ技術的難易度の高い工事の安定的施工を確保する）場合の対象工事の規模の拡大

・予備指名制度の廃止

等が示されている。



### 3 混合入札の導入

混合入札の考え方についても、上記平成5年中建審建議および平成6年準則改定において初めて言及されている。

混合入札については、JVの活用目的を限定するという基本方針に基づき、単なる受注機会の確保の増大につながるのみであり妥当ではないと考えられていた。しかし一方で、実際の入札においては、発注機関が単体企業またはJVによる施工を指定する方式が採用されており、発注者が単体企業またはJVを選択する合理性が不明確であることも指摘されていた。

こうした指摘と、単体発注の原則の徹底という要請から、上記改定においては「工事の規模、性格等に照らし共同企業体による施工が必要と認められる工事においても単体で施工できる業者がいると認められるときには、単体企業と特定建設工事共同企業体との混合による入札とすることができるものとする。」と定められている。

これを受けて建設省直轄工事においても平成6年に通達を改正し、特定JV対象工事の規模をおおよそ2倍に引き上げるなど、特定JV対象工事の範囲を限定するとともに、当該対象工事であっても、确实かつ円滑に施工することができると認められるものがあるときは、単体業者も参加させることができるとした（平成6年4月27日付け建設省厚発第173号）。この時点において、建設省直轄工事において、混合入札が容認されたこととなる。

この改正に伴い、建設省直轄工事においても混合入札による発注件数が増えると予測されたが、実際においてはほとんど活用されることはなかつ

た。その原因として考えられるのは、混合入札の対象となる工事が不明確だったということが挙げられる。すなわち通達においては「当該工事を确实かつ円滑に施工することができると認められるもの・・・があるときは、・・・競争に単体有資格業者を参加させることができる」としか書かれておらず、結局混合入札を採用するかどうかは、発注者の個別の判断に委ねられるようなかたちになっていたからである。このようなことから、発注者としても混合入札を採用するにつけて恣意性を指摘されることを恐れ、それが混合入札の採用を萎縮させたものと考えられる。

しかし、技術力が高度化するなかで、従来は特定JVに発注していたような大規模かつ高難易度の工事についても一部大企業では単体での施工が可能であるようなケースも見受けられるようになり、そのような社会的な要請から、もともと混合入札を容認していた通達について、その運用に指針を与えるために行ったのが今回の通達改正である。



### 4 改正の内容

では、具体的な改正の内容について見てみることにする。

まず、第一に対象工事に関しては、「原則として、技術的難易度が比較的低い工事」とした。これは、従来の通達においての特定JVの対象工事が、「施設ごとに定める一定の規模以上（たとえば、ダム工事なら100億円）、かつ、JVによる競争が必要な工事」または「前述の規模の2分の1以上、かつ、特殊な技術等を要し技術力等を特に結集することが必要な工事」とされていたことを受けて、混合入札の対象となる工事が、当該要件に該当するものでも比較的技術的難易度が低い工事であることを示したものである。具体的な運用については発注者の個々の判断ではあるが、技術的難易度の判定については平成11年5月に建設大臣官房技術調査室が示した技術的難易度の考え方をもとに判断することとなる。

その一方で、「技術的難易度が比較的低い」という要件に該当しなくとも、「積極的」に混合入札の対象工事とする、とされ混合入札の活用促進が図られている。

第二には、混合入札に参加しようとする単体有資格業者には、客観点数、同種工事の実績、配置予定技術者の同種工事の経験について、特定JVの代表者に求めるものと同様のものを求めることとしている。これは、元来は特定JVにより競争を行わせる必要があるとされた工事であるから、あえて単体で参加しようとする業者についても、特定JVの代表者に要求される参加資格と同等のものを要求することとしたものである。従来の通達では、単体有資格業者の競争参加資格について定めたものはなかった。

このように今回の改正では、従来不明確であった混合入札の採用基準について基本的な指針を与えた。ただし、特定JV対象工事と混合入札による工事について明確な境界線を引くことは困難であり、今回の改正を受けての各発注者において個別の工事ごとでの適切な運用が期待される場所である。



## 具体的な事例

今回の通達改正を受けて、平成11年11月11日に公告された中部地方建設局発注の「1号静岡駅前地下駐車場躯体構築工事」が建設省直轄工事で初めて混合入札の対象となったので紹介する。

平成11年11月10日  
建設省  
中部地方建設局

### 建設省直轄道路工事における混合入札の実施と入札時VE（設計・施工提案型）方式の試行について

直轄工事において、競争参加機会の拡大を目的として混合入札を実施することとしました。また、同工事で入札時VE方式の一環として設計部分にまでVE提案を認めた試行工事を行うこととしたのでお知らせします。

#### 概要

中部地方建設局が発注を予定している1号静岡駅前地下駐車場躯体構築工事において、従来、特定建設共同企業体により競争を行わせることとしていた工事に、企業独自の高い技術力を積極的に活用するため、単体有資格業者を含めた混合入札を行うこととしました。

また、当該工事は施工に伴う工事事務物の変更を認めることにより有効な技術提案が可能となることから、直轄道路工事では初めて入札時VE（設計・施工提案型）方式の試行を行うこととしました。

なお、本工事は11月11日に中部地方建設局において入札に係わる公告を行う予定です。

#### 工事の特徴

静岡駅前周辺では土地利用が過密なうえ、路上駐車や駐車待ちにより慢性的な交通渋滞が発生していることから、駅北口の交通渋滞を緩和し静岡中心街のさらなる活性化を図るために、静岡市と共同して延べ床面積約9,300平方mの地上1階、地下2階の地下駐車場の整備を図るものです。

工事箇所周辺は地下水位が高く、掘削に伴って大規模な土留め対策が必要となることから、企業独自の施工方法に伴う設計部分の変更を認めることにより、工事事務物の機能・性能を低下させることなく有意な建設工事のコスト縮減提案を期待することができます。

1. 設計条件；駐車台数 400台（対象車両：小型車及び普通乗用車）  
駐車場形式 機械式
2. 工事内容；開削土工 83,000m<sup>3</sup>，現場打ち構築工 1式  
仮設工（柱列式連続壁 15,000m<sup>2</sup>）  
建築工（内装等）1式

#### 基本性能

1. 「標準案」における内空断面を確保した地上1階，地下2階の鉄筋コンクリート構造物
2. 入出庫通路における平面・縦断の確保
3. JR東海道線における近接施工に対する対応策の確保
4. 一般国道1号における車線数の確保

#### 混合入札の実施について

建設省直轄工事では，大規模であって技術的難易度が高い工事等について，確実かつ円滑な施工を図ることを目的として特定建設工事共同企業体（JV）により競争を行わせることとしています。

ただし，JVにより競争を行わせる工事であって，当該工事を確実かつ円滑に施工ができると認められる単独の企業（単体有資格業者）がある場合は，当該単体有資格業者を参加させることができるとし，混合入札の取扱いを定めていました。

今回，通達により，混合入札の運用について，対象とする工事，単体有資格業者の競争参加資格要件等が明確化されたことから，特定建設工事共同企業体に加え，単体有資格業者の参加による競争性の向上を目的として，当該工事で混合入札を実施することとしたものです。

#### 入札時 VE 方式（設計・施工提案型）試行について

入札時 VE 方式は，工事の入札段階で応募者から競争参加資格確認資料の提出に併せて VE 提案を募り工事に反映させる方式で，平成9年度から試行を行なっています。

現行の VE 提案は，主に設計図書の任意部分について発注者が示す標準案に対する代替案を求めるもので，原則として工事目的物の変更を伴わない範囲としていました。

しかし，2ケ年にわたる試行工事の分析の結果，一部の工事では提案を求める範囲を拡大することにより，一層有効な技術提案が得られる可能性が高いことが指摘されていました。

これらの状況を背景に，去る10月7日に公告した東北地建発注予定の横道沢地すべり地下排水工事に続き，有効な技術提案が見込まれるモデル工事として1号静岡駅前地下駐車場躯体構築工事を選定し，直轄道路工事としては初めて VE 提案の範囲を設計部分まで拡大した試行を行うこととしたものです。