

工事価格の適正化に向けた取り組み —土木工事積算基準の改正内容—

国土交通省大臣官房技術調査課
ながまつ よしたか
事業評価・保全企画官 永松 義敬

1. はじめに

近年の厳しい財政状況を反映して、建設投資額はピーク時（平成4年度）から5割以上の減少になっています。過当競争の激化等もあり、建設業の営業利益率も低迷し、社会資本整備を取り巻く状況には大変厳しいものがあります。

このような状況の中で、例えば、低価格による受注が行われた場合には、工事品質の確保に支障を及ぼしかねないだけでなく、下請け業者へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等の悪影響が懸念されるところです。このため、一つ一つの工事について、適正価格で契約をする取り組みが求められるところです。

適正価格で契約をするために、発注者が算出する予定価格は、過去の取引の実例価格等に基づき、標準的な単価等を用いて算出しています。

具体的には、土木請負工事工事費積算要領および土木請負工事工事費積算基準（いわゆる土木工事標準積算基準）を定め、標準歩掛等について、定期的な実態調査結果を踏まえて、適宜改正等を行ってきたところです。

昨今、適正価格での契約を行うに当たって、大きく二つの問題があります。一つはダンピング受注の問題であり、これまで調査基準価格の引き上

げなど、各種ダンピング対策に取り組んできたところです。もう一つは、不調・不落工事の問題です。

入札時に応札者がなかった「不調」や応札価格が予定価格以上となった「不落」については、現在でも1割程度の工事で発生する状況となっています。

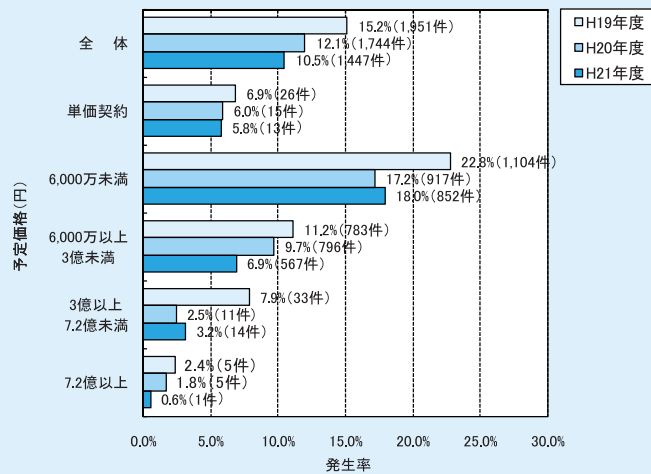
これは、最近急に予定価格が合わなくなったのではなく、建設業界が厳しい経営状況の中で、従来から標準積算基準等では割に合わないと考えられるものについて、応札を見合わせる等といった判断が起きていると思われます。このため、より実態に合わせた積算方法等に取り組んでいく必要があると思います。

本稿では、この不調・不落工事に対する積算上の対策について、平成23年度からの積算基準の改正事項も交えて、説明させていただきます。

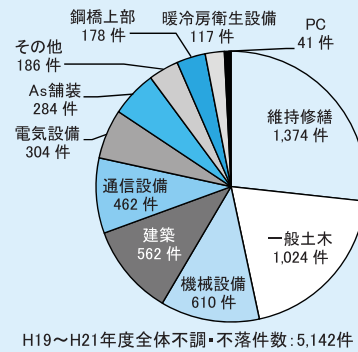
2. 不調・不落工事に対する積算上の取り組み

(1) 不調・不落工事の発生状況

平成21年度に国土交通省が発注した13,754件の工事（港湾・空港除き）のうち、不調・不落により入札が成立しない工事は、1,447件と約10.5%になっています。経年で比較すると、毎年減少していますが、依然として発生率は高い状況です。



図一 工事規模別不調・不落日工事の発生状況【経年変化：件数ベース】



図二 工種別不調・不落日工事の発生件数【H19~21年度 全体】

工事規模別に分析すると、予定価格が6,000万円未満の小規模な工事で入札不成立の発生率が高い状況となっています。工種別に発生状況を分析すると、維持修繕、一般土木、設備工事等について多く発生している状況です。

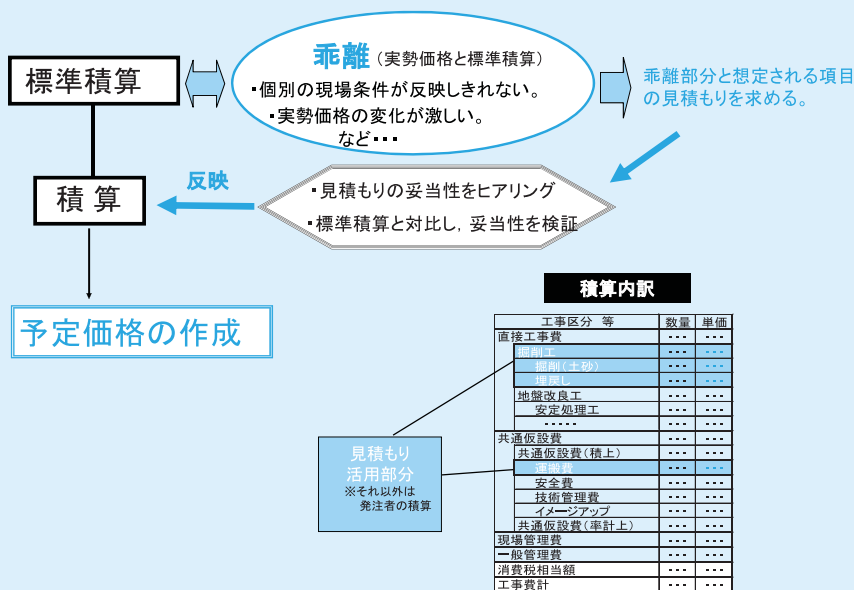
(2) 積算上の対策

不調・不落日工事については、種々の要因が組み合わせられて発生していると思われ、一つの対策の

みでは解決できない問題であると考えられますが、積算上の問題も大きいことから、その取り組みについて述べます。

① 見積もりを活用する積算方式

予定価格の算定に当たり、市場動向や施工条件、現場条件の多様化に追従することが困難なため、発注者の標準積算と乖離が大きく、入札の不調・不落日が頻発している工事において、予定価格



図三 見積もりを活用する積算方式のイメージ

の作成に当たり応札者の見積もりを活用することにより、実勢価格をより一層予定価格に反映する方式です。

平成19年度で約110件、平成20年度で約300件、平成21年度で約350件の工事について試行しています。

② 間接工事費の大都市補正

共通仮設費は、工事の施工において共通的に必要な経費であり、具体的には、機械等の運搬費、工事現場の安全対策費、技術管理費、現場事務所等の営繕費等です。これら費用の多くは、直接工事費等から算出した対象額に関する率で計算されていますが、大都市部の工事で不調・不落の多い工事では、実態に合わないとの意見があります。

また、現場管理費は、工事監理を実施するために必要な経費であり、具体的には、工事監理を行う従業員の給料手当、安全訓練費、現場従業員の法定福利費等です。これについても、対象に対する率で計算されていますが、同様に実態に合わないとの意見があります。

このため、これらの経費について、実態調査結果に基づき、平成21年度より3大都市（東京都特別区、横浜市、川崎市、名古屋市、大阪市の市街地）で行う鋼橋架設工事、舗装工事、電線共同溝工事、道路維持工事を対象に大都市補正を導入し、平成22年度からはその適用地域の拡大を行ったところです。平成23年度についても、実態調査結果に基づき適用地区の拡大を行うこととしました。具体的には、神奈川県相模原市を新たに適用地域として拡大するものです。

- ・適用地区：札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、市川市、船橋市、習志野市、浦安市、東京都特別区、横浜市、川崎市、相模原市、新潟市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、広島市、北九州市、福岡市のうち、施工地域の

区分が市街地

- ・対象工事区分：鋼橋架設工事、舗装工事、電線共同溝工事、道路維持工事
- ・補正係数：共通仮設費で1.5、現場管理費で1.2を直接工事費等から算出した対象額ごとに求めた標準的な率に乗じるものとします。

③ 日当たり作業量の補正

大都市で行う工事については、現場条件等により作業効率が低下すると考えられるものがあることから、実態調査結果に基づき、間接工事費の大都市補正対象地域について行う特定の工事については、歩掛の日当たり作業量を補正することを平成22年度より試行していますが、平成22年度の実態調査結果を踏まえ、平成23年度からは、その適用範囲を拡大して不調・不落対策として、実施することとしました。具体的には、以下のとおりです。

・試行の考え方：

土木工事標準歩掛において、日当たり作業量が設定されている工種において、道路維持工事等で、現場条件等により作業効率が低下するため、実態調査結果に基づき、日当たり作業量の補正を試行する。なお、日当たり作業量の補正係数は0.8とする。

・対応方針

道路修繕工事、電線共同溝工事および道路維持工事で、不調・不落対策として、図一4の特定歩掛の日当たり作業量に補正係数を乗じることを試行する。

この際、施工要件を明確にするため、見積もり参考資料に日当たり作業量の補正を実施していることを明記する。

補正係数を乗じることができる適用地域は、特定歩掛ごとに図一4のとおりとし、図一4にある【大都市補正対象地域】ならびに

L1 工事区分	L2 工種	L3 種別	L4 細別	大都市補正 対象地域	その他地域
道路維持 道路修繕 電線共同溝	舗装工	路面切削工	路面切削	○	—
		舗装打換え工	舗装版切断	○	—
			舗装版破碎	○	—
			下層路盤	○	○
			上層路盤	○	○
			基層	○	○
			中間層	○	○
			表層	○	○
		排水性舗装工	下層路盤	○	○
			上層路盤	○	○
			基層	○	○
			中間層	○	○
		切削オーバーレイ工	切削オーバーレイ	○	—
			オーバーレイ工	基層	○
		中間層		○	○
	表層	○		○	
	薄層カー舗装工	舗装版切断	○	—	
		舗装版破碎	○	—	
		薄層カー舗装	○	○	
	排水構造物工	側溝工	L型側溝	○	○
			管(函)渠型側溝	○	○
			プレキャスト型側溝	○	○
			コルゲートフリューム	○	○
			自由勾配側溝	○	○
			側溝蓋	○	○
			管渠工	管渠	○
		コレクターパイプ	○	○	
		集水樹・マンホール工	街渠樹	○	○
			集水樹	○	○
			プレキャスト街渠樹	○	○
			プレキャスト集水樹	○	○
		マンホール	○	○	
		プレキャストマンホール	○	○	
蓋		○	○		

図一 4 日当たり作業量補正の適用詳細

【その他地域】は、次のとおりとする。

【大都市補正対象地域】

札幌市，仙台市，さいたま市，千葉市，市川市，船橋市，習志野市，浦安市，東京都特別区，横浜市，川崎市，相模原市，新潟市，名古屋市，京都市，大阪市，堺市，神戸市，尼崎市，西宮市，芦屋市，広島市，北九州市，福岡市のうち，施工地域の区分が市街地とする。

【その他の地域】

大都市補正対象地域以外のすべての地域とする。

から5割以上も減少し、過当競争の激化等もあり、社会資本整備を取り巻く状況には大変厳しいものがあります。しかし、先日の東北地方太平洋沖地震でも明らかのように、わが国は地震や台風、洪水など大規模な自然災害の脅威に常に晒されており、安全で、良質な社会資本の整備ならびに適切な維持管理による自然災害被害の軽減は、われわれ土木技術者にとって、今後も最も重要な使命であり続けると認識しています。その社会資本の整備，維持管理を的確に行うためにも、実際に現場で工事に携わられている方々の実態をより適切に反映した積算基準とすることが、よりよい社会資本の整備等にも重要であると認識しており、今後も施工の実態調査を進め、その結果に基づき必要に応じ積算基準類を改正するなど、工事価格の適正化を図ってまいりたいと考えています。

3. おわりに

冒頭でも述べましたが、建設投資額はピーク時