

公共事業の円滑な 施工確保対策について

国土交通省大臣官房技術調査課



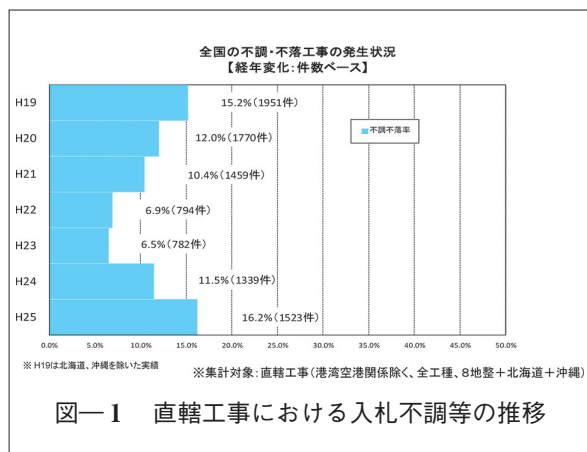
はじめに

平成22年度までは、官民合わせた建設投資額について低下の一途をたどってきたが、平成23年度から建設投資額の全体額が持ち直してきた。一方、人材や資機材の不足感や価格の高騰に関する懸念や、大型建築工事をはじめとする入札不調等の発生について連日報道されている。国土交通省では、現状を踏まえて、公共事業の円滑な施工が確保されるよう対策を講じてきたところである。



国土交通省直轄工事の入札不調等

平成25年度上半期までの国土交通省直轄工事の入札不調・不落発生率については、約16.2%となり、約7%であった平成22年度や平成23年度と比較すると、急増しているように見える。ただし、



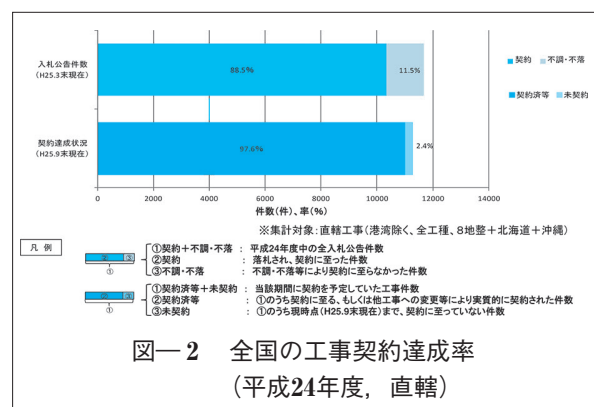
図一 直轄工事における入札不調等の推移

平成19年度の1年間の入札不調・不落発生率が約15.2%であったことからすると、ある程度の揺らぎの範囲ではある。

入札不調等の原因について、“ヒトがない”や“モノがない”と理解されがちであるが、このように単純なものではない。発生割合等についてデータで把握できているわけではないが、個別案件が報じられている自治体発注の大型建築工事においては設計条件が明示されていないなどが受注者側のリスク要因になり、結果として採算が見込めないとの判断で応札されない、もしくは、応札されても金額の折り合いがつかず不落になり、それが続くケースが多いと考えられる。

一方で、国土交通省直轄工事、特に圧倒的に件数の多い土木工事についていえば、再発注等によって、不調等になった工事のほとんどは契約されている。これらの状況を指標で示したものとして工事契約達成率を用いている。

例えば、平成24年度の全国の入札不調・不落発



図二 全国の工事契約達成率
(平成24年度、直轄)

生率は、約11.5%であった。これを平成25年9月末時点で振り返ると、約98%の工事契約達成率となっている。

多くが2度目（入札不調等の後、1度目）の再発注等により契約できており、そのうち、半数は積算の見直しやロットの大型化などをせず、そのまま再公告し、契約できているのである。この事実から推察するに、全てではないにしても、予定価格の積算が乖離しているということが主な入札不調の原因ではなく、また、再発注等で契約できていることから人や物がなくて契約できていなかったわけでもないことが分かる。

3 公共事業の円滑な施工確保対策

入札不調・不落がいったん発生しても再契約手

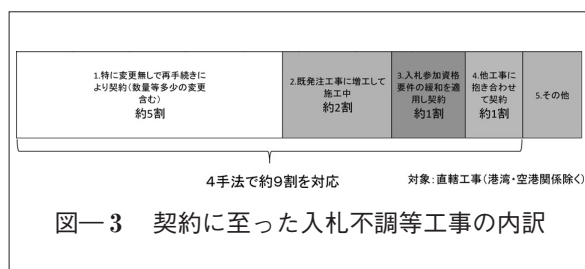


図-3 契約に至った入札不調等工事の内訳

続きによりほぼ契約できていると述べた。ただし、入札不調・不落が発生すると、再発注の手続きや不調・不落が発生した原因究明など発注者側の負担は増えることになる。このため、入札不調・不落の発生を抑制するべくさまざまな取り組みを行ってきたところである。平成26年1月においては、施工確保対策として今後の各種取り組みをとりまとめて公表した（図-4）。

これらの対策の実施により、施工の確保に努めている。

4 おわりに

これまで入札不調等をはじめとする施工確保対策についてはさまざまな取り組みを行ってきたところである。ただし、刻一刻と変化する状況をとらえ、必要に応じて対応することが重要であると考えている。今後も社会情勢や現場環境を注視し、きめ細やかな対策を講じていくことにより、今後も公共事業が円滑に執行されるよう努めてまいりたい。

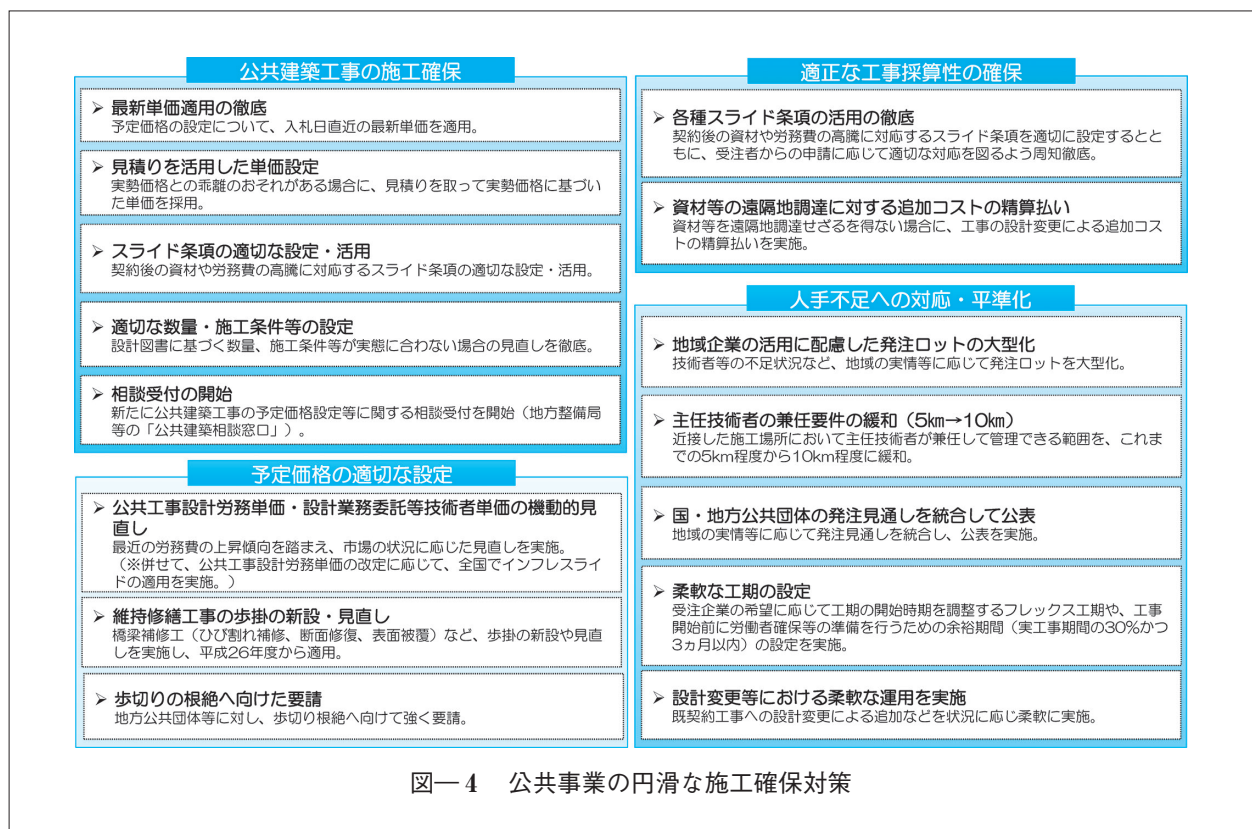


図-4 公共事業の円滑な施工確保対策