



入札契約制度の新たな取り組み

平成17年4月に「公共工事の品質確保の促進に関する法律」(以下、「品確法」という)が施行されてから3年が経過しようとしています。

この「品確法」の施行を踏まえて、国土交通省では工事等の品質を確保するため、総合評価方式の拡充など価格と品質が総合的に優れた調達に積極的に取り組んでおり、また、地方自治体においても総合評価方式の採用が拡大しています。

一方、指名競争入札から一般競争入札への入札・契約制度の転換と急激な適用範囲の拡大から、低価格入札の頻発が社会問題化し、特に平成17年度後半以降には大規模工事における過度な低価格入札が増加するなど、公共工事の品質確保が懸念される状況となっていました。

こうした背景から、国土交通省では低価格入札への対策として、平成18年4月に「いわゆるダンピング受注に係る公共工事の品質確保対策及び下請業者へのしわ寄せの排除等の対策について」、続いて同年12月には「緊急公共工事品質確保対策」を実施するなど、次々と入札段階における対策を打ち出してきました。

また、この間、同省では平成18年度から学識者・有識者を中心に「国土交通省直轄事業の建設生産システムにおける発注者責任に関する懇談会」を設置し、工事等の品質確保への取り組み強化など建設生産システムの再構築について検討を行い、19年度も専門部会において具体的な取り組みについて議論が進められています。

今回の特集では、国土交通省が現在取り組んでいる入札・契約制度改革の概要について、また、地方自治体における入札・契約制度の取り組みを紹介します。



「国土交通省直轄工事の建設生産システムにおける発注者責任に関する懇談会」の19年度の検討状況について —「企業評価専門部会」および「品質確保専門部会」—

国土交通省大臣官房技術調査課 課長補佐 さいとう ひろゆき 齋藤 博之

国土交通省国土技術政策総合研究所建設マネジメント技術研究室 主任研究官 つつみ たつや 堤 達也

1. はじめに

国土交通省では、平成17年度以降、談合事件等を契機として指名競争入札から一般競争入札への入札・契約制度の転換と急激な適用範囲の拡大を図っています。現在の発注者の体制の面も十分に考慮した上で、これらの環境の変化に適應する建設生産システムの再構築が急務となっていることから、平成18年5月に「国土交通省直轄事業の建設生産システムにおける発注者責任に関する懇談会」(委員長：小澤一雅 東京大学大学院工学系研究科教授)(以下、「発注者責任懇談会」という)を設置し、直轄事業の建設生産システムに関する実態に基づき、発注者責任の観点から、建設生産システムのあり方および諸課題への対応方針について検討を進め、18年9月に「中間とりまとめ」をとりまとめました。

「中間とりまとめ」に示された新しい建設生産システムを構築するための具体的な取り組みを実現するため、専門部会を設置し鋭意検討を進めており、19年度は主に「企業評価専門部会」(部会長：高野伸栄 北海道大学大学院工学研究科准教授)および「品質確保専門部会」(部会長：福田昌史 高知工科大学客員教授)にて議論を行っています。ここではこれら二つの部会の検討状況に

ついて報告します。

2. 企業評価専門部会

(1) 部会の検討事項

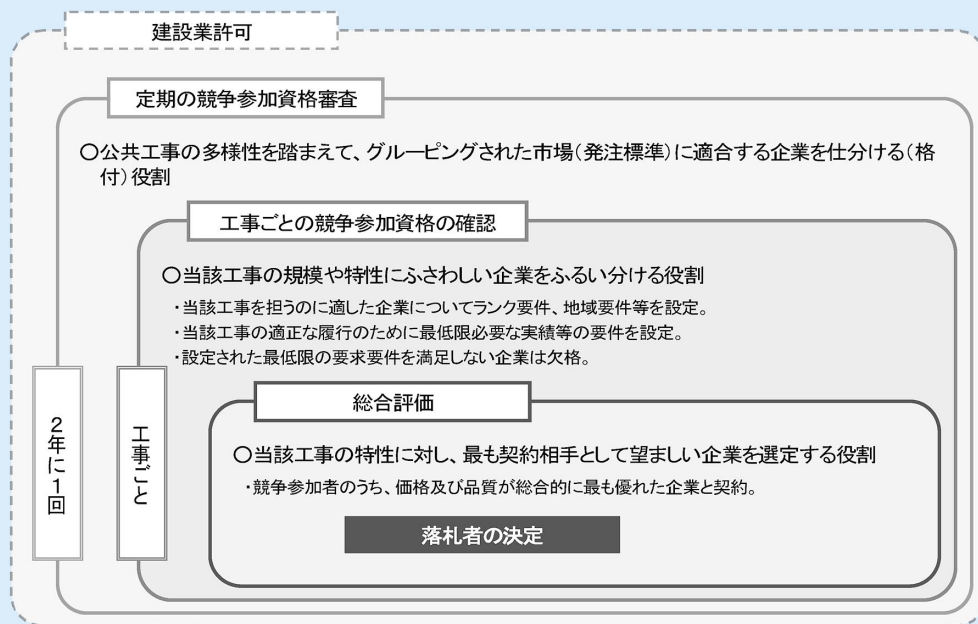
企業評価専門部会は、透明性・競争性の高い調達制度を前提に、良い仕事をした企業が受注機会を拡大する等報われるように企業の実績や努力が受注者選定に適切に反映される仕組み(中循環)を構築するための具体的な取り組みについて専門的に検討することを目的に平成18年10月に設置されました。

公共工事における企業評価は2年に1回の競争参加資格審査、工事ごとの競争参加資格の確認および総合評価の大きく三つのプロセスからなり、各段階において企業の技術力に重点を置いた上で経営力や企業信頼度を適切に組み合わせて評価することにより、契約の相手方を選定することが重要です(図—1参照)。19年度は三つのプロセスのうち、2年に1回の競争参加資格審査について、次回(21・22年度)の資格審査の方向性の検討を行っています。

(2) 競争参加資格審査における基本的な考え方

現行の資格審査における課題を踏まえ、以下の基本的な考え方を整理しました。

① 上位等級へのインセンティブ



図—1 各プロセスにおける審査・評価の役割

企業が各等級に合理的に格付されるとともに、上位等級を目指すインセンティブを企業に付与できる等級区分とする。

② 技術力と経営力の適正なバランス

企業の技術力と経営力を適正な比率で評価する。

③ 新規参入の促進

他の発注機関の工事成績を評価することにより、企業の新規参入を促す。

④ 等級に応じた品質の確保

各等級間の境界領域に位置する企業が各等級に

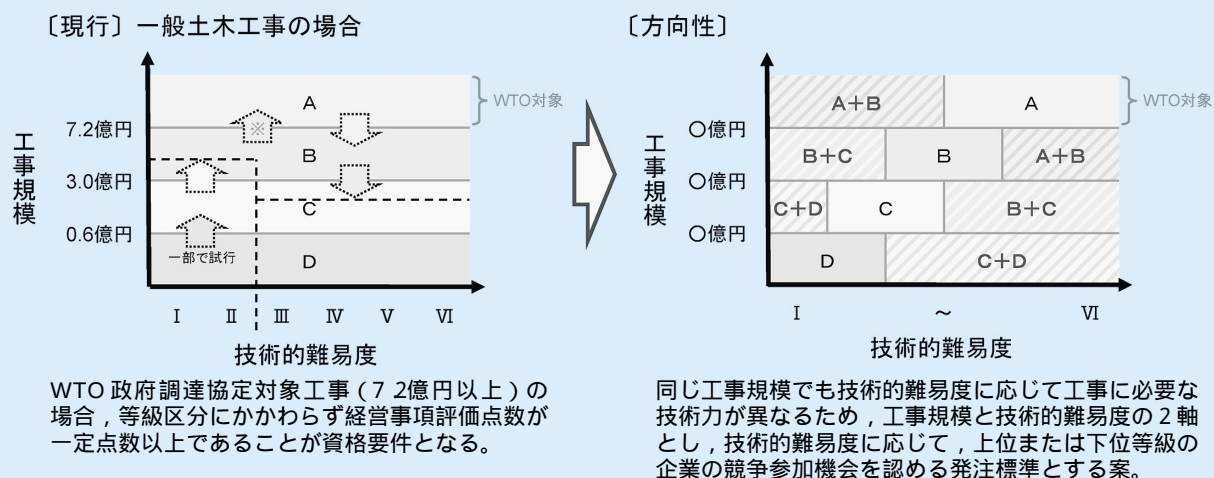
応じた品質を確保できる等級区分とする。

(3) 次回の競争参加資格審査の方向性（案）

—企業の実績や工事成績をより重視した評価へ—
基本的な考え方に基づき、「発注標準」「格付の枠組み」および「技術評価点数の算定式」について方向性（案）をとりまとめました。

① 発注標準

工事規模と技術的難易度の2軸による区分とし、企業の競争参加機会が拡大するよう各等級の領域を拡大・重複する発注標準とする。また、専門工事分野にて優れた技術力を有する企業の競争



図—2

〔 現行（平成19・20年度）の算定式 〕

技術評価点数

$$= \Sigma\{([成績評価] - 65) \times [技術的難易度] \times [工事規模] \times [総合評価] \times [部局係数] \times [調整係数]\}$$

提案し、施工（落札）した者

$$+ \Sigma\{[技術的難易度] \times [工事規模] \times [総合評価] \times [部局係数]\}$$

提案し、落札できなかった者



〔 新たな算定式の例（数値はすべて例示） 〕

技術評価点数

$$= \Sigma\{([成績評価] - 65) \times [技術的難易度] \times \log[工事規模] \times [総合評価] \times [部局係数] \times [調整係数] \times [直近係数]\}$$

提案し、施工（落札）した者

$$+ \Sigma\{[技術的難易度] \times \log[工事規模] \times [総合評価] \times [部局係数] \times [調整係数] \times [直近係数]\}$$

提案し、落札できなかった者

$$+ \Sigma\{([成績評価] - 成績評価平均点) \times \log[工事規模] \times [部局係数] \times [調整係数] \times [直近係数]\}$$

地方公共団体の実績

【成績評価】 工事成績評定点。直轄工事は65点を控除する。

地方公共団体は各団体の平均点を控除する。

【技術的難易度】 工事難易度評価（Ⅰ～Ⅵ）を以下の係数に変換。

工事技術的難易度	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅵ
係数（例）	1.0	1.2 ↓ 1.25	1.4 ↓ 1.5	1.6 ↓ 1.75	1.8 ↓ 2.0	2.0

【工事規模】 最終請負金額を百万円で除した数値。対数値として用いる。

【総合評価】 総合評価方式（標準型および高度技術提案型）における評価結果（加算点）を反映。

$$【総合評価】 = 1 + 【得点率】（1.0 \sim 2.0）$$

$$【得点率】 = \text{得点} / \text{加算点}$$

【部局係数】 下表の係数。

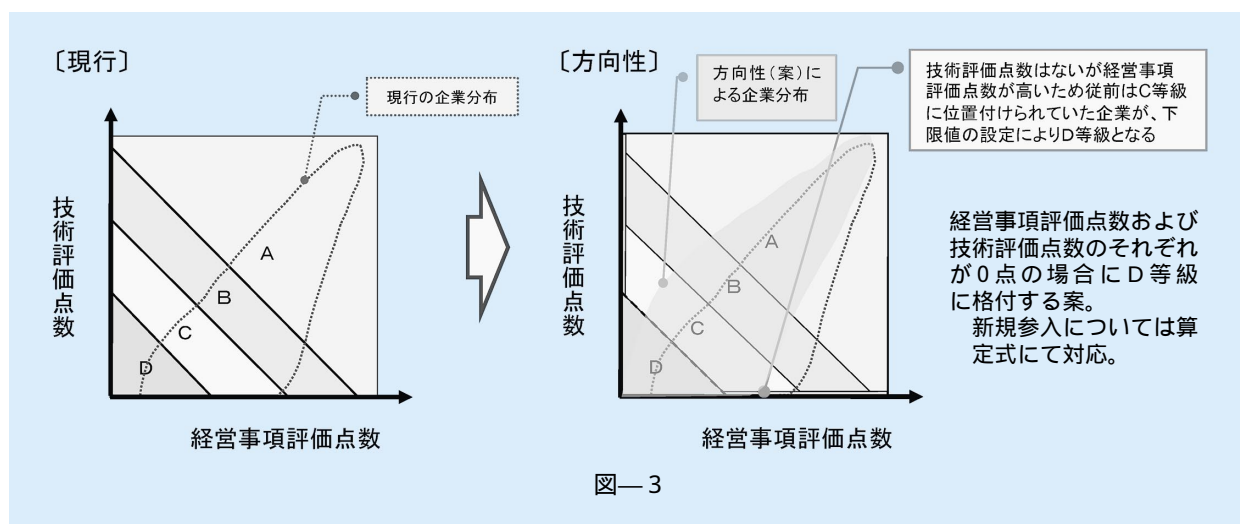
	工事請負金額	係数（例）	
		現行	方向性
当該地方支分部局が発注した工事	全工事	1.0	1.0
他の地方支分部局が発注した工事	7億2,000万円以上	1.0	1.0
	2億円以上 7億2,000万円未満	0.5	
	2億円未満	0.2	0.5
地方公共団体の実績		—	0.1

【調整係数】 低入札価格調査対象者で、かつ工事成績65点未満の場合に「2」を乗じる。

地方公共団体の成績評価平均点以下の工事の場合は「0」を乗じる。

【直近係数】 下表の係数。

実績工事	係数（例）
直近2年以内の完成工事	2.0
直近2年超4年以内の完成工事	1.0



参加機会を拡大するため、工事分野別の評価を試行導入する。

② 格付の枠組み

技術評価点数のない企業が経営事項評価点数のみで上位等級に格付される場合があることから、各等級に対し点数の下限値を設ける（例えば、C等級の企業の技術評価点数が0点の場合にはD等級に格付する）。

③ 技術評価点数の算定式

現行の算定式による技術評価点数は工事規模が支配的な要素となっている傾向にあるため、地方公共団体の実績も考慮し、工事成績評定をより重視した評価となるように見直す。

②格付の枠組みと組み合わせることにより、図—3に示すように企業の技術力と経営力のバランスを現行より適正な比率で評価することが可能となる。

なお、以下について引き続き検討していきます。

1) 大幅な改正に伴う経過措置として、次回の資格審査に限り、等級が変更した企業について、希望により従来の等級に留まることができるものとする（ただし、実績がないあるいは工事成績が不良であることにより技術評価点数がないためにD等級に格付された企業は除く）。

2) 次々回以降の資格審査において、工事成績評定点の控除点数（65点）の引き上げを行う。

(4) 今後の予定

現在、方向性（案）について国土技術政策総合研究所ホームページにて意見募集を行っています（<http://www.nilim.go.jp/lab/peg/index.htm>）。

これらの意見や部会での議論を踏まえ、次回資格審査の具体的手法について引き続き検討を行い、審査対象データ（16年10月～20年9月完成工事）が出揃う来年2月頃に最終的な手法を決定する予定です。

3. 品質確保専門部会

(1) 部会の検討事項

品質確保専門部会は、発注方法の最適化や情報の共有化・活用に関して専門的に検討するため、平成19年7月に設置されました。具体的な検討事項は以下の5項目ですが、ここでは今年度主に議論された①および②について紹介します。

① 詳細設計付工事発注方式や設計・施工一括発注方式のあり方に関すること。

② CM方式のあり方に関すること。

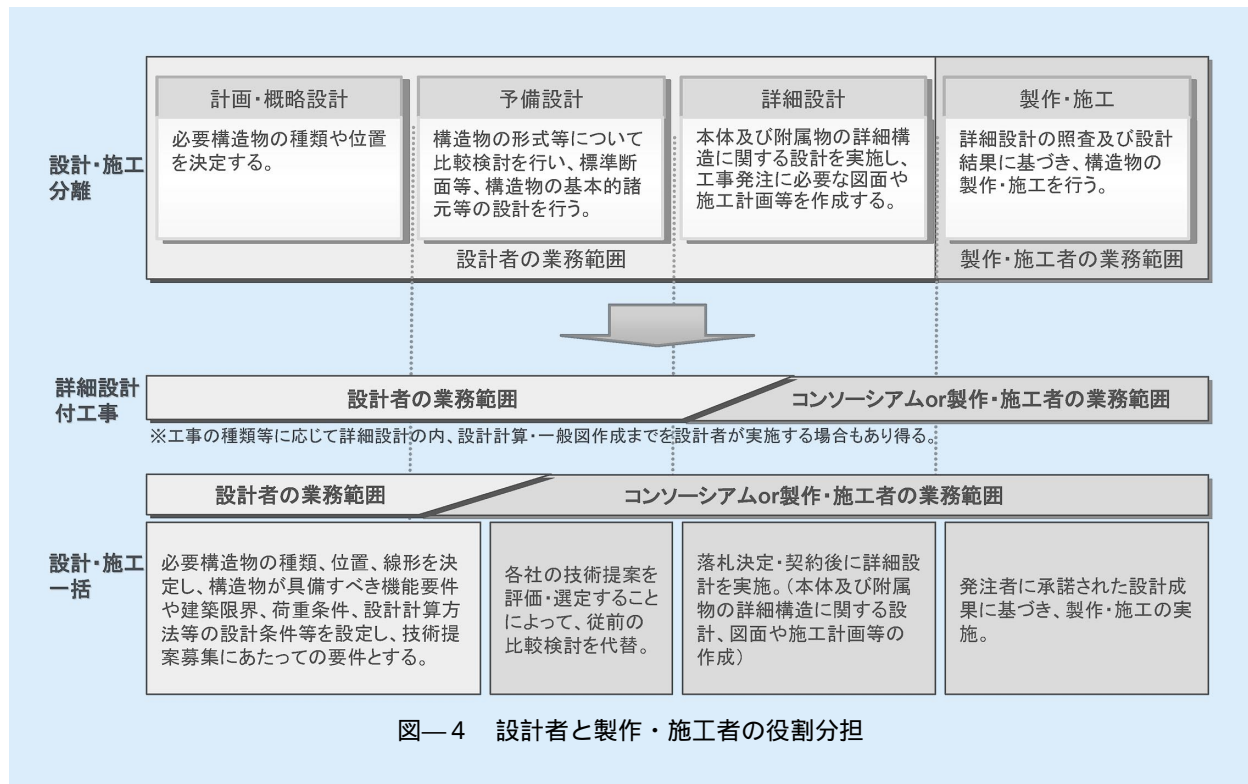
③ その他の多様な発注方式に関すること。

④ 工事成績の共有化・活用に関すること。

⑤ 各段階における経験・知識の環流に関すること。

(2) 詳細設計付工事発注方式や設計・施工一括発注方式のあり方

① 適用の考え方



従来、直轄工事においては過剰な設計や過度な経済性を追求した設計を防止する観点から、設計・施工分離を原則としてきましたが、設計者・施工者間において実際の能力と役割分担に乖離がみられる工種等が存在することから、以下の場合には詳細設計付工事発注方式や設計・施工一括発注方式を試行することとしました。

- 1) 水門設備や鋼橋上部等の工場製作を伴う工種およびシールド工事等の施工機械・設備が太宗を占める工種
- 2) 電線共同溝等、設計で想定していた現地条件と現場が大きく異なることがあり得る工種
- 3) その他、発注者側で詳細仕様を規定せず、企業のノウハウに任せの方が良い提案が出てくることが想定される工事

なお、詳細設計付工事発注方式は、構造形式や基本的諸元が確定した後に、製作や施工のための詳細な設計を施工と一括して発注するものであり、設計・施工一括発注方式は、構造形式の選定や基本諸元の選定・決定を含めた設計を施工と一括して発注を行うものです。設計者と製作・施工者（コンソーシアム含む）の役割分担を図—4に示します。

② 試行状況

19年度の試行状況を表—1に示します。水門設備工事を中心に詳細設計付工事発注方式が多く試行されています。今後、フォローアップ調査を行うことにより、効果を検証していく必要があります。

表—1 試行状況		
	詳細設計付工事	設計・施工一括
一般土木	6(0)	2(0)
AS 舗装	6(0)	
鋼橋上部	2(0)	1(0)
PC	1(0)	
機械設備（機械装置）	6(64)	
通信設備	6(0)	
一般土木・PC		3(0)
一般土木・鋼橋上部・PC		3(0)
合計	88(64)	9(0)
平成19年10月末時点 ()内の数字は水門設備工事関係の件数		

③ 今後の検討課題

設計・施工一括発注方式については平成9年度から試行されていますが、活用が十分には図られていないとの指摘があります。設計・施工一括発注方式については以下の課題が挙げられており、

引き続き検討していく必要があります。

1) 受発注者間のリスク分担

- ・入札時には予見が困難なリスク要因について、受発注者間での最適なリスク分担の設定が必要。
- ・リスク管理費（予備費）を設定することの是非。

2) 契約約款の整備

- ・設計・施工一括発注方式に対応した標準契約約款の作成が必要。
- ・設計変更（単価合意を含む）のルールの明確化が必要。

(3) CM方式のあり方

① CM方式活用の方向性

国土交通省では、18年度までに6件のCM方式を試行しています。これらの試行状況を踏まえ、今後のCM方式活用の方向性を整理しました。各方式の概要を表—2に示します。

1) 発注者支援型CM方式の継続

近年の技術職員の減少や発注者業務の多様化の中で、災害普及事業や施工経験のない技術を要する事業において、発注者側の監督等業務に体制的・技術的な不足が生じる場合があります。また、工事、特に大規模工事の発注件数が少ない市町村等の発注者においては技術者が不足しています。

このことから、これまでの発注者のマネジメント業務へのCM方式の試行結果において、いくつかの課題はあるものの、一定の導入効果が得られているため、引き続き発注者支援型CM方式を継続します。

2) アットリスク型CM方式の導入

近年、発注量の減少と一般競争入札の拡大により、落札価格が低入札調査基準価格付近に集中する傾向があり、元請企業が自社利益を確保するために、下請企業へのしわ寄せが指摘されています。これに対して、下請企業では、適正な費用が支払われないことによるモチベーション低下等によ

って、工事の品質低下が懸念されています。

このことから、これまでの施工者のマネジメント業務へのCM方式の試行結果を踏まえ、CMR（工事統括企業）の役割からマネジメントのみを切り出し、これをCMRに担わせるアットリスク型CM方式の導入を検討します。

② 今後の検討課題

これまでの試行工事のモニタリング調査を踏まえ、今後の試行工事においてさらに検討が必要とされる課題を整理しました。

1) CMRの業務範囲・権限・責任を規定する契約約款の整備

2) 適切なCMフィーの設定

- ・総合的な技術力を維持・確保するために必要なフィーのあり方
- ・VE提案に対するインセンティブフィーのあり方
- ・CM業務における前金払いや部分払いのあり方
- ・本支店技術者等のサポートに対する経費の実態把握

3) 専門工事企業の評価基準の確立、評価のためのデータ収集・蓄積

4) CMRの役割を適切に評価できる成績評定要領の整備

4. おわりに

国土交通省においては、新しい建設生産システムの構築に向けて具体化した施策から順次試行を開始するとともに、残された検討課題について引き続き検討を行う予定です。

各部会の資料や議事要旨はすべて国土技術政策総合研究所のホームページに掲載していますので詳細についてはそちらを参照して下さい。

表—2 CM方式の概要

		表—2 CM方式の概要		
		発注者のマネジメント	施工者のマネジメント	
		発注者支援型 CM 方式	アットリスク型 CM 方式	ピュア型 CM 方式
パターン図				
導入目的		・発注者側に不足する体制の補完または高度な専門技術力の活用	・現場における役割分担の適正化による工事の品質確保	
概要		・CMRは、発注者の立場で監督等業務の一部を担う ・発注者が迅速かつ適切な判断・意思決定ができるように技術的な支援を行う	・CMRは、これまで元請企業が行ってきた施工管理を行う ・CMRは、工事の完成に対する責任を負う ・専門工事企業の評価を加味して、CMRの評価・選定を行う ・専門工事企業への支払いの透明化を図る	・CMRは、善良な管理者としての注意義務を負い、工事の完成に対する責任は専門工事企業が負う ・発注者が専門工事企業と直接契約する
活用が想定される場面		・短期的に事業量が増大する災害復旧事業等 ・高度な専門技術を要するダム事業 ・定常的に技術者が不足している場合（市町村等）	・低価格による入札が予想され、特に品質の低下が予想される工事 ・多くの専門工事企業の参加が予想される工事	
特徴	効果	・短期に事業量が増大する場合には、CMRが発注者の業務を補完することにより、工事が円滑に実施できる ・高度な専門技術を要する場合には、CMRの優れた技術を積極的に活用することにより、プロジェクト全体の品質の確保、工事の合理化が可能となる ・現場への適用性や効率性等の観点から、設計内容の確認を行うことにより、設計と施工の技術的一体性の確保が期待できる	・専門工事企業に対する適正な対価の支払いが期待できる ・専門工事企業を直接評価することがインセンティブとなり、工事の品質確保が期待できる	・工事に対する責任をCMRに集約できる ・専門工事企業との直接契約となるため、専門工事企業の実績として評価される
	課題	・CMR費用に対する効果の説明が必要 ・最終的な判断・意思決定の責任は発注者に求められる	・専門工事企業の技術力を評価する仕組みが求められる	・CMRと専門工事企業の責任分担が不明確になる恐れがある ・入札・契約手続きに係る発注者の負担が大きくなる ・従来元請企業（ゼネコン）が担ってきた仕事がフィービジネス化される
CMRに求められる能力		・体制補完の場合には、発注者が行っている設計内容の確認、工事間調整、施工プロセスの確認等、工事を監理するマネジメント能力 ・高度な専門技術力の活用の場合には、工事監理能力、工事統括能力に加え、設計・施工に関する技術提案能力	・元請企業（ゼネコン）が担ってきた工程管理、品質管理、安全管理、資機材調達等、工事を統括するマネジメント能力	