

よりよい調達に向けて

国土交通省大臣官房技術調査課

課長補佐 藤井 政人

1. はじめに

公共工事は、その多くが将来にわたって国民の生活や経済活動の基盤となる社会資本の整備を行うものであり、その入札・契約に関して国民の疑

惑を招くことのないようにするとともに、適正な施工を確保し、良質な社会資本整備のため、効率的に推進されなければならない。

一方、公共工事の最近の状況について目を転じてみると、建設投資が大幅に縮小する中で、いわゆるダンピングと言われるようなきわめて低い価格での落札が急増している。これらは、手抜き工

表－1 民間技術活用に向けたこれまでの取り組み

	民間技術活用に向けた取り組み	備 考
H6	・工事実績情報サービス（CORINS）の運用開始	・政府調達協定成立 ・一般競争入札導入（90年ぶりの大改革）
—		
H9	・入札時 VE，契約後 VE の試行開始 ・設計・施工一括発注方式の試行開始	
—		
H11	・総合評価方式の試行開始	
H12		・『公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律』の成立（H13.4.1より施行）
H13		・工事費内訳書の提出の試行開始
H14	・総合評価方式の試行拡大（前発注金額の2割を目標）	・『入札談合等関与行為の排除及び防止に関する法律』の成立（H15.1.6より施行）
H15	・工事成績65点未満の工事は実績として認めない措置を導入（H16より本格実施） ・工事成績を入札参加審査に反映	・電子入札の全面的導入 ・違約金特約条項の創設 ・総合的なダンピング対策の実施 ・指名停止措置の強化 ・コスト構造改革
H16	・技術提案の自由度を高めた総合評価方式（岡山立休） ・工事成績データベースの運用開始（予定） ・契約後 VE 方式の試行範囲の拡大（2億円以上⇒1億円以上） ・入札後契約前 VE 方式の試行（予定）	・特殊法人等において交渉方式を試行的に導入（日本道路公団，独立行政法人水資源機構，独立行政法人都市再生機構等）

事等の原因にもなり、公共工事の品質低下を誘発するばかりか、健全な企業を疲弊させるものである。

それでは、今後、公共工事においてどのように入札制度の改善に取り組むべきなのか。

国土交通省においては、これまでも「透明性・競争性の確保」「不正行為の防止」「品質の確保」の三つの視点から公共調達の改善に取り組んできた。例えば、平成13年4月に施行された「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」、平成15年6月から実施している談合があった場合の違約金特約条項の追加、平成9年度以降取り組んでいる VE 方式や総合評価方式などの技術力を活用した入札方式などがそれである（表—1 参照）。

ここでは、これまでの入札・契約制度の改善に向けた取り組みについて振り返るとともに、よりよい調達に向けた今後の取り組みの方向性について記すこととする。

2. 『品質』と『価格』

例えば、日常生活で扱っている商品を考えてみると、これらは市場に広く出回るまでに、消費者から厳しいチェックを受け、品質の確かな商品が市場に出回ってくると言える。したがって、その中で最も安い商品を購入しても、品質は担保されているわけである。

しかしながら、社会資本は調達価格が安ければ

安いなりに施工され、その品質は出来上がって初めて、国民や自然（地震や台風など）から厳しい審判を受けることとなりかねない。

つまり、公共工事は「安ければ安いほどよい」というものではなく、良質な社会資本を整備するためには、品質に見合った適正な価格で公共工事を実施する必要がある。また、誰が施工しても同じ品質が確保されるというものでもなく、施工者に任せておけば品質が確保されるというものでもない。品質を確保するためには、適切な技術力を持った企業が施工することが必要であり、発注者が適切に監督・検査を行うことにより、適正な施工が行われているかどうかをチェックすることも重要なのである。

すなわち、公共工事の調達においては、「価格」のみの評価では不十分であり、競争に参加しようとする者の技術力や、品質を総合的に評価することが重要となってくる。また、公共工事の発注者は、『工事費を適切に見積ること』『適切な企業を選定すること』『工事の監督及び検査を適切に実施すること』という責任を有していることである。

3. 公共工事の品質確保に向けたこれまでの取り組み

(1) 技術力による競争の促進

表—2 を見ていただきたい。これは国土交通省において平成9年度以降取り組んでいる VE 方式や総合評価方式などの技術力を活用した方式実施

表—2 国土交通省直轄工事における取り組み状況

年度	平成9	10	11	12	13	14	15
総合評価落札方式	—	—	2	5	34	472	617
入札時 VE（対象工事件数）	35	17	18 (2)	19 (5)	74 (34)	491 (472)	689 (617)
契約後 VE（対象工事件数）	101	134	282	320	1,638	2,081	2,272
設計・施工一括発注方式	2	1	1	4	14	15	19
マネジメント技術活用方式	—	—	—	1	5	6	3

(注) 1. () 内の数字は、総合評価落札方式の案件。
2. 平成12年度以前は、旧建設省の数値を記載。

状況を取りまとめたものである。

総合評価方式や VE 方式の概要については説明するまでもないであろう。

表を見ていただければ一目瞭然であるが、近年は、価格のみによらず、品質や性能なども評価して落札者を決定する総合評価方式に積極的に取り組んでおり、平成14年度は全発注金額の2割、平成15年度には2割以上を目標に取り組んでいるところである。

(2) 技術力をより適切に評価するための環境整備

前述したように、公共工事の発注者が有する責任の一つとして『適切な企業を選定すること』がある。これは、公共工事の持つ性格を考えれば至極簡単に導き出せる結論である。すなわち、公共工事は契約した時点では品質ができていない、とすれば、その工事の品質を確保できる施工能力を持つであろうと考えられる企業を選別し、その企業に施工させる必要がある、ということである。

それでは、企業の施工能力は何によって評価できるのであろうか。

第一に、発注しようとする工事と同様な技術力が要求される工事を施工した経験があるかどうかということである。これについては、工事実績情報サービス（以下、「CORINS」という）があり、平成6年度以降の工事実績に関する情報約140万件が蓄積されている。これを活用すれば、どの企業がいつ頃、こういった内容の工事を施工したことがあるかが確認できる。

しかしながら、施工経験の確認は各企業の施工能力の評価の第一歩に過ぎない。つまり、施工した経験はあるが、実際には、施工管理や安全管理等の面で不具合があった、などということもありうる。そこで、第二段階として、入札参加者の選定に際して「工事成績評価結果」を活用することが必要となる。

上記のような考え方に立って、国土交通省においては、平成15年度から以下に着手したところである。

- ・一定の工事成績に満たない実績については、実績として認めない措置

- ・優良な工事成績を持つ企業のみが参加できる工事の試行
- ・指名業者選定に際して、工事成績を今まで以上の重みで評価

また、国土交通省においては、直轄工事の工事成績を統合した工事成績データベースの構築を進めている。当面は、直轄工事での活用と地方公共団体に対する直轄工事の工事成績評価結果への情報提供を視野に入れているが、将来的には地方公共団体が持っている工事成績も統合していくことも視野に入れて検討を進めている。

第三に、技術者の能力評価である。

施工の良否は、企業の技術力もさることながら、現場を担当する技術者の能力にも左右される。国土交通省においては、1億円以上の工事においては配置予定技術者に対して過去の工事の施工経験を要求し、前述の CORINS により確認している。現在、技術者個人の情報をより容易に検索できるようシステムの検討を進めているところである。

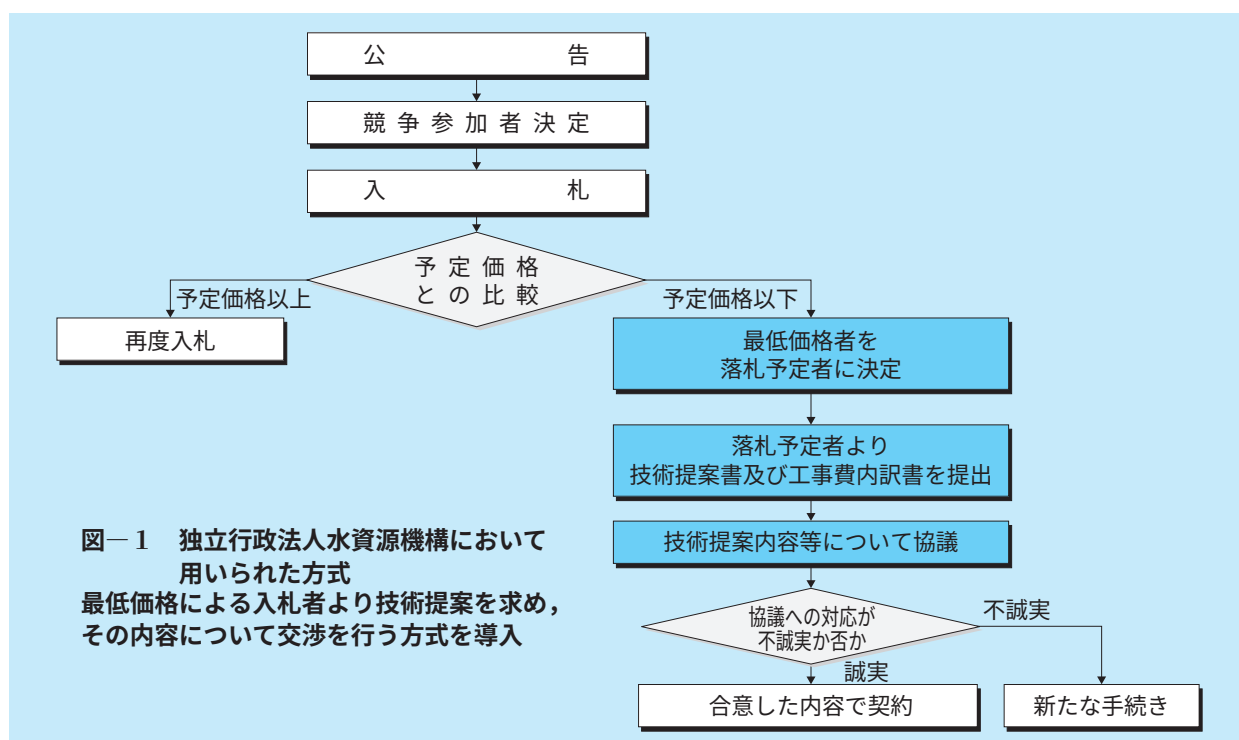
(3) 新たな取り組み

先にも記したように、国土交通省においては平成9年度より、民間の技術力を引き出し公共工事に積極的に活用していくために、さまざまな入札契約方式に取り組んでいる。その代表的な例が総合評価方式と VE 方式である。

最近では、中部新国際空港建設工事で採用された方式が注目を浴びた。この方法は、長期間の安定した取引関係を背景に、最低価格を提示した企業からさらに VE 提案を求め、企業努力を引き出そうとする、民間の調達方式を参考とした方式である。

その後、特殊法人等において、この方式を参考に入札後に交渉を行う方式が試行されている。図一1は、独立行政法人水資源機構において採用された方式である。この方式は、入札後に最低価格を提示した企業から VE 提案を求め、その内容について協議することによりコスト削減を目指すものとするものである。

また、国土交通省の直轄工事においても、これ



まで行われてきた総合評価方式をさらに発展させ、技術提案の自由度をより高めた方式に取り組んでいるところである。これまでの総合評価方式においては発注者が標準的な仕様に基づいて予定価格を積算し、その範囲内で技術提案を求めるため提案の自由度が低く、より優れた提案が得られにくいという課題があった。その課題解決の一方策として、発注者から発注に係る要求要件を示し、予定価格の作成に先立って技術提案とその費用に関する見積りを聴取し、予定価格の作成に反映させるというものである。当然のことながら、不当に高い買い物とならないよう、技術提案と見積りの内容については十分に審査することが必要であるが、これにより、より発注者の要求する性能に近い予定価格を設定することが可能となり、要求に見合った買い物ができるのではないかと考えている。

4. おわりに～『よりよい調達を目指して』

海外の状況を見てみると、EU や米国をはじめとした競争的交渉方式＝価格と技術提案内容について入札参加者と交渉を重ね、バリュー・フォー・

マネーの最も優れた者を選定する方式＝の導入、英国では価格を全く評価しないで、技術と品質のみに着目した入札方式が導入されるなど、公共工事の入札・契約においてより一層技術力が重要な要素となってきた。

国土交通省の取り組みは、我が国の中では先駆的な取り組みと言えようが、その目を地方公共団体に向けてみると、依然として評価は価格のみで行われているのが実態であり、総合評価方式等の民間の技術力を活用する方式の一層の普及・拡大を図っていくためには、国土交通省の役割はきわめて大きいものと考えている。

加えて、地方公共団体の中には技術職員が全くいない団体が4分の1以上あるとも言われている。このような状況では、総合評価方式等の民間の技術力を活用する方式の導入はおろか、入札参加者の適切な技術力評価や、工事の監督や検査すら満足に行うこともきわめて難しいであろう。

我が国の公共工事において、よりよい調達を如何にして行っていくのか。

問題解決の道のは決して生易しいものではないが、一歩ずつ着実に歩みを進めていきたいと考えている。