

調査基準価格の見直し等の 対策について

国土交通省大臣官房技術調査課

もりもと あきら

事業評価・保全企画官 森本 輝



はじめに

昨今の公共工事を取り巻く環境は、公共投資の減少等に伴い建設業の競争が激化するなど大きく変化している。この結果、国土交通省直轄工事の平均落札率が平成17年度以降急激に低下するなど、過度な低価格入札、いわゆるダンピング受注が近年増加しているところであり、公共工事の品質確保や下請業者・建設労働者へのしわ寄せ等が問題となっているところである。

国土交通省では、簡易型総合評価方式（平成17年10月）および高度技術提案型総合評価方式（平成18年4月）を導入し、平成19年度には金額ベース、件数ベースともに98%以上で総合評価方式を実施（第3四半期までの契約実績）する他、施工体制確認型総合評価方式や特別重点調査（いずれも平成18年12月）を導入してきた。

しかしながら、公共工事の品質確保を実現するための総合評価方式の普及が地方公共団体では遅れていること、不良不適格業者の存在、地元優良業者の淘汰、下請企業等へのしわ寄せ等の問題が指摘されており、これらの問題に対して総合的な対策を打ち出すことが喫緊の課題となっている。

このため、政府は「公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議」を開催し、平成20年

3月28日には「公共工事の品質確保に関する当面の対策について」（以下、「当面の対策」という）をとりまとめたところである。今後、「当面の対策」に沿って各種施策を実施していくこととなるが、本稿では、そのうち、ダンピング受注の防止に関する主要な施策である「調査基準価格の見直し」について報告する。



調査基準価格の見直し

調査基準価格とは予算決算及び会計令第85条に基づき、契約の“相手方となるべき者の申込みに係る価格によっては、その者により当該契約の内容に適合した履行がされないこととなるおそれがあると認められる場合の基準”とされており、国土交通省では、従来から、①予定価格の2/3から85%の範囲内で、かつ、②直接工事費の額、共通仮設費の額、現場管理費の額の1/5の和を調査基準価格と定めてきた。

国土交通省が低入札工事を対象に実施した工事コスト調査の分析結果（図1参照）によれば、落札率が85%以下になると下請企業が赤字、または、工事成績評定が平均点未満の工事が急激に増加するという実態が明らかとなっており、調査基準価格を下回って落札された場合においては契約の内容に適合した履行がされないこととなるおそ

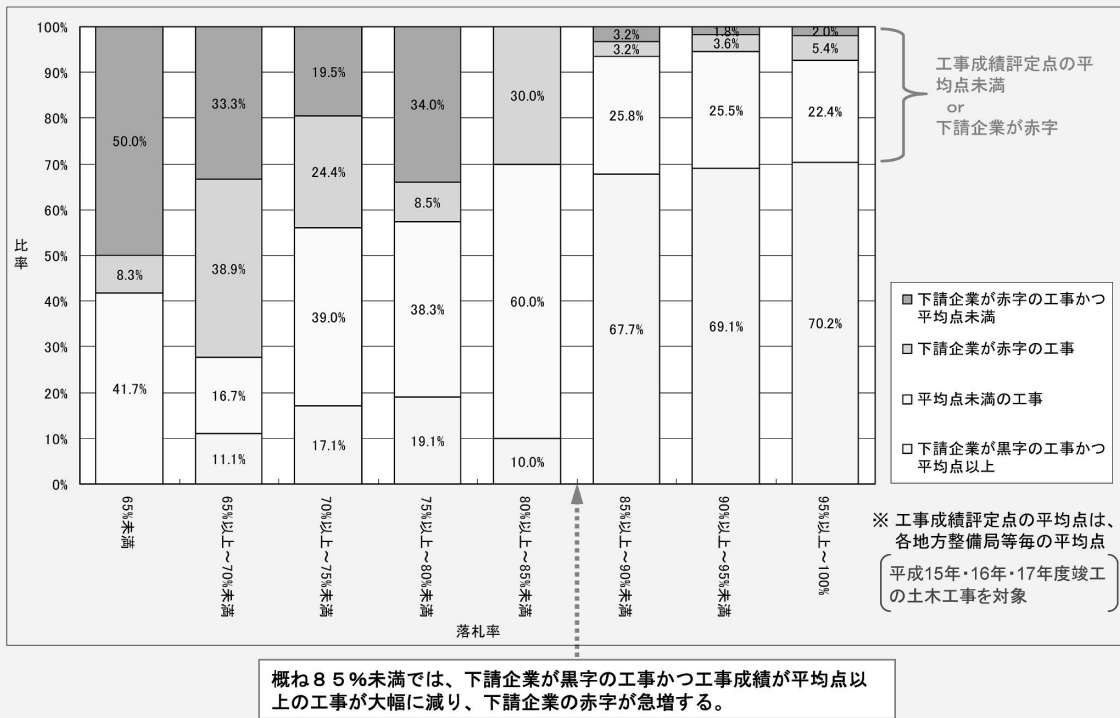


図 1 「工事成績評定点74点以下の工事」や「下請企業が赤字の工事」の発生状況と落札率の関係

れがあることが確認されている。

図 2 は、過去のある 1 カ月間の応札分布を並べたものである。平成18年 3 月から12月にかけては、ダンピング受注の増加が懸念されていた時期であり、落札率や低入札価格調査の件数だけでなく、応札分布からもダンピング受注の傾向が明らかになっている。

平成18年12月特別重点対策以降は、予定価格の85%を下回る調査基準価格直上に落札工事が集中していることがわかる。また、工事コスト調査の結果からこのような低価格入札の工事では、下請企業が赤字であったり、工事成績評定が平均点未満である工事が見られるという問題も確認されている。

このような低価格による応札行動は、公共投資の減少に伴い建設業の競争が激化したため、各企業が受注量確保を目指して、適正に工事が履行できない価格にもかかわらず応札を行っているとい

う傾向を示している。このような実態を鑑み、適正な工事の履行が可能かどうかをより一層適切に判断する必要があるため、調査基準価格の見直しが必要であると判断した。

これまでの調査基準価格の計算方法が決定された昭和61年当時はデータの蓄積が不十分であったこともあり、工事原価のうち、直接的な工事に係る費用である「直接工事費」と「共通仮設費」については全額見込むとともに、現場管理費の一部として概ね法定福利費の額に相当すると推察される20%を計上することとして、調査基準価格が決定された。

今回の見直しでは、工事コスト調査や入札結果等、各種データの蓄積が進んだことから、“契約の内容に適合した履行がされないこととなるおそれがあると認められるとき”の基準として、費目ごとに必要な費用を精査した上で積み上げて算出する手法に改めることとした。具体的には、①現

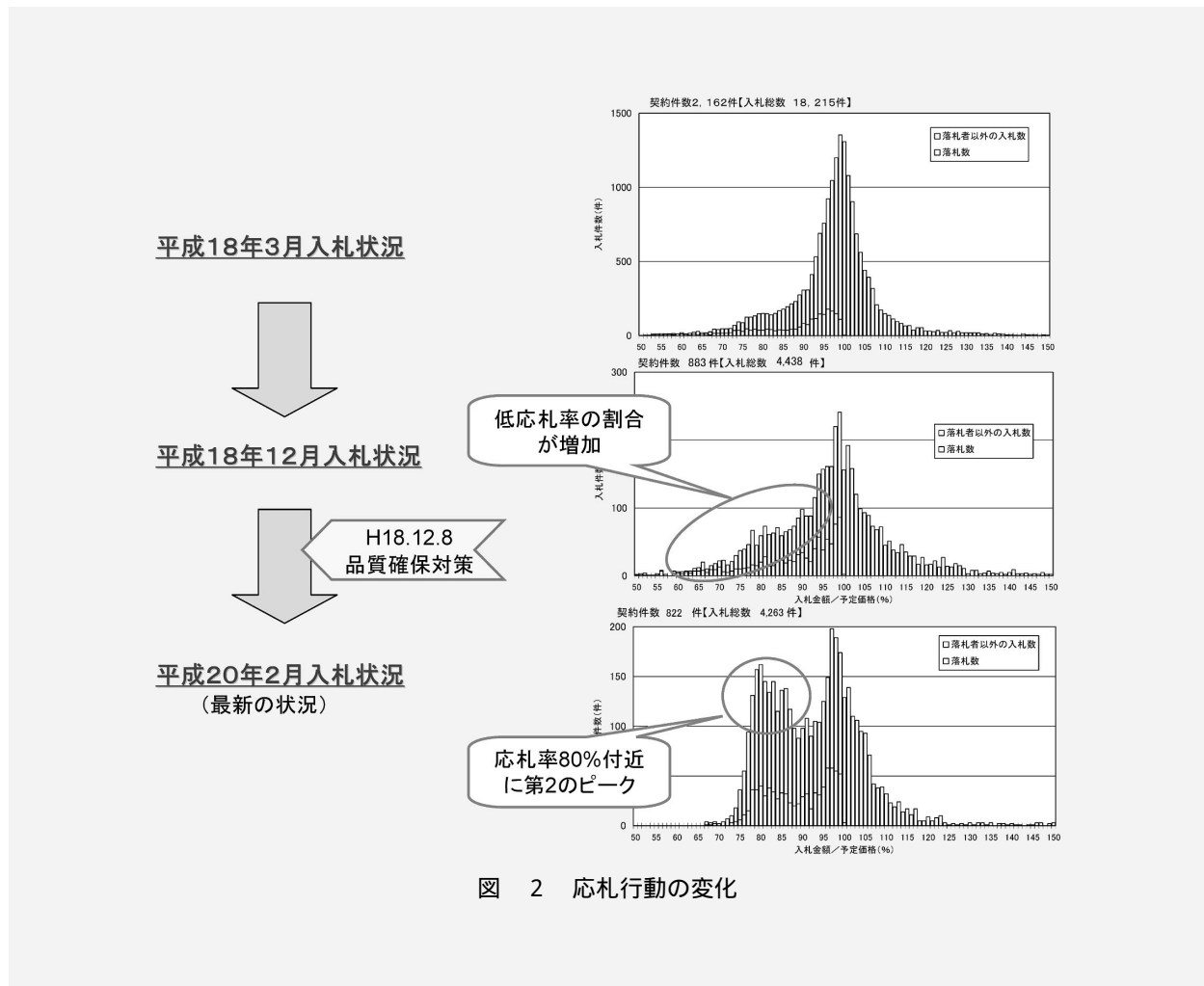


図 2 応札行動の変化

場管理費や一般管理費については、工事において必要とされる最低限の費用が、②直接工事費や共通仮設費については、新技術の導入やコスト縮減の工夫による効果を反映し、応札者の半分の者がその価格においては適切な履行ができないと考えられる価格が、「契約の内容に適合した履行がされないこととなるおそれがあると認められるとき」の価格として妥当であると判断している。その結果、新しい調査基準価格は、直接工事費の95%、共通仮設費の90%、現場管理費の60%、一般管理費等の30%の合計額として算出することとした(図 3参照)。なお、計算の結果、予定価格の85%を超えることとなった場合は85%、2/3を下回った場合は2/3とすることについては、取り扱いを変更していない。

また、旧計算方法は、中央公共工事契約制度運用連絡協議会において、「工事請負契約にかかる

低入札価格調査基準中央公共工事契約制度運用連絡協議会モデル」(昭和61年6月26日採択)とされているところであるが、今後、当モデルの改正も提案していく予定である。さらに国の機関のみならず、地方公共団体の低入札調査基準価格や最低制限価格を定める際の指標としても活用されることを期待している。

本来、公共事業においては、価格および品質が総合的に優れた内容の契約を行うことにより公共工事の品質を確保することが求められており、今回の調査基準価格の見直しは昨今頻繁に起きている粗雑工事の減少にも大きく寄与すると考えている。今後は、今回見直した意義を広く建設業界へ理解を求めていくことが重要であり、健全な競争入札が行われるよう導く必要があると考えている。

調査基準価格の算定方法の見直しについて

- ・予定価格の3分の2から10分の8.5までの範囲内で、予定価格算出の基礎となった次に掲げる額の合計額に、100分の105を乗じて得た額。
- ・ただし、その割合が10分の8.5を越える部分にあっては10分の8.5と、3分の2に満たない場合にあっては3分の2とする。



図 3 低入札価格調査基準価格の見直しについて



終わりに

建設投資額はピーク時の約6割まで減少している一方、建設業者数はほぼ横ばいで推移しており、建設業界は明らかな過剰供給構造となっている。このような中、受注競争が激化し、低価格による入札が行われているが、本来、公共工事の入札にあたっては、工事の内容を厳密に精査し、自社の技術力を加味した上で、下請の利益も見込ん

だ金額で応札すべきものである。

建設業界がデフレスパイラルから脱却し、魅力ある産業として持続するためには、自らの首を絞める赤字受注を厳に慎むとともに、真の技術力による競争しかないことを認識することが重要である。国土交通省としても、「当面の対策」に掲げた各種対策を実行に移すことを通じ、公共工事の品質確保と建設業界の健全性確保に、引き続き、取り組んでいく所存である。