

## 特集/建設事業における総合評価

# 英国における総合評価落札方式

国土技術政策総合研究所総合技術政策研究センター建設マネジメント研究室主任研究官

にし の ひとし  
西野 仁

## 1. はじめに

日本の公共工事の入札は、基本的に価格のみの競争により落札者を決定する方式がとられてきた。しかし、公共工事において品質確保や民間の技術力を効果的に活用することが求められるようになり、新たな入札・契約制度の導入が検討されるようになった。価格以外の要素と価格とを総合的に評価して落札者を決定する総合評価落札方式もその一つであり、国土交通省は、直轄工事において、総合評価落札方式を1999年に初めて試行した。それ以来、国土交通省は、実施の拡大に努めてきたが、時間短縮、補償費、騒音等の貨幣換算できる項目を評価する工事に限られている。今後さらなる実施の拡大が望まれている状況である。

本稿は、本入札方式を早い時期から導入している英国の実施状況を把握し、日本との相違点を明確化させた上で、日本での課題の抽出を試みたものである。なお、本稿では、価格以外の要素と価格とを総合的に評価して落札者を決定する入札方式を総称して、総合評価落札方式と呼ぶこととする。

## 2. 英国における総合評価落札方式導入の背景

1979年に発足したサッチャー政権は「小さな政府」の方針の下、公共事業についても民間活力の導入を推進し、その流れを受けて1990年に誕生したメジャー政権は、公共セクターに民間の資金や経営ノウハウを活用する手法としてPFIを導入した。

一方、レイサム卿が1994年に発表した報告書の中で、建設業界の最低価格への指向が見られ、結果的に当事者間の軋轢を生んでいること、近代的技術等の導入が遅れていること等を指摘し、応札において価格だけでなく品質も評価すべきと指摘した。

こうした状況を踏まえ、公共調達においては税金に対して最も価値のあるサービスを提供するというValue for Money (VFM)を達成することが重要とされ、ツーエンベロップ(二封筒)方式、デザインビルド(DB)、DBFO等価格以外の要素と価格とを総合的に評価して落札者を決定する新しい入札方式が導入され普及が図られてきている。

### 3. 英国の総合評価落札方式の概要

#### (1) 英国政府建設調達指針

英国における入札プロセスについては、大蔵省 (HM Treasury) が具体的な調達手法手続きに関するガイダンスである英国政府建設調達指針を発表している。指針 No 3「コンサルタントと請負業者の選定方法」に、総合評価落札方式についての標準的な入札方法等が記載されている。

落札手法は、各入札の品質と価格の要素を別々に評価し、設定した品質/価格比を掛けることにより算出された総合評価点が最大の入札者が落札する方式であり、落札基準(総合評価項目)設定方法、それに対する重み付け方法等が紹介されているが、後に紹介する道路庁の事例(表 3~5)と同様である。

落札基準は、入札者が最適な投資効果を提供できるか否かの評価を行う基準であり、入札参加希望者の募集や公告の掲載に先立って設定されなければならない、公告およびその後の入札図書の中で通知されなくてはならないとしている。表 1は落札基準の例である。

品質と価格の比率については、事業の種類と段階ごとに表 2のような比率の幅が示されている。

#### (2) 英国道路庁の例

道路庁において総合評価落札方式は、主としてDB契約において10年前から本格的に実施されてきている。事例に即して評価過程を紹介する。

- ・ 工事名称：A2/M2 - 道路拡幅プロジェクト
- ・ 工事概要：新規建設(車線拡幅, 橋梁建設他), 補修工事等
- ・ 工事区間：17km
- ・ 契約：1999年11月
- ・ 工期：2000年3月~2002年末
- ・ 事業費：1億2,500万ポンド
- ・ 工事の特色：

大きな交通量を維持しながらの拡幅工事

表 1 落札基準

チームワークに関する取り組み	発注者とのパートナーリング	下請業者と資材納入業者とのパートナーリング
景観特性と機能性	設計	供用中の変更への対応性
	管理費	提案内容の革新性
	供用性	維持管理の容易性
契約履行に関する提案	企画, 施工計画, 運営の方法	目標達成のためのマイルストーン設定も含めた契約履行の計画化
		特定されたりリスク, およびリスク・マネジメントのための提案
	連絡調整	
	品質計画	
プロジェクト・チーム構成	当該事業に関するチーム・メンバーの資格と経験	適正な経験を有する上級管理者/パートナー
		責任を有する上級管理者
		その他の上級職メンバーの実態
	人材, 資金, 等	
契約内容に対する技術的適性	発注者のニーズと制約に対する適合性	同様の事業の実績
		契約履行における柔軟性の度合い
		契約履行の手法
		Construction Design and Management (CDM)
		規則への取り組み
		安全衛生への取り組み
		文書の質
		情報提供の方法
		材料, 確認, および個別検査の基準
外注による役務	JV (ジョイント・ベンチャー) 方式の提案	上記提案がある場合の, JV 構成員の責任の明確化
		下請契約方式

表 2 品質/価格比率

事業の種類	品質/価格の指標比率	
	対コンサルタント	対請負業者
フィジビリティスタディ	80/20 ~ 90/10	該当指標なし
革新的な事業	70/30 ~ 85/15	20/80 ~ 40/60
複合事業	60/40 ~ 80/20	15/85 ~ 35/65
簡単な事業	30/70 ~ 60/40	10/90 ~ 25/75
再事業	10/90 ~ 30/70	5/95 ~ 10/90

道路沿いに大きな住宅街があり、いくつかの規制

ユーロスター高速路線が平行

入札案内書の「入札評価の評価基準と提出物」に評価基準(技術(品質)と価格の重み付け, 技

術（品質）の評価項目，項目別の点数配分，入札失格の最低点）の説明がある。入札の評価の公平性を確保するためこの段階で示される。評価基準は，最終的には発注者の主観で判断される。具体的には，プロジェクトマネジャーが道路庁の調達部と協議して決定する。当該事例の技術（品質）と価格の重み付けは，30：70，品質評価基準は表 3，評価項目，項目別の点数配分は表 4 に示す品質評価シートのとおりである。この表により，入札者ごとの品質提案点を算出する。

ランク	評価基準	得点
A	最高水準	10
B	A ランクよりも若干劣る水準	9
C	高い水準ではあるが，若干保留点がある水準	7
D	低い水準であり，保留点が多い水準	4
E	要求事項を満たしていない水準	0

入札書類の提出は品質提案の A 封筒と価格提案の B 封筒に分けて提出される。A 封筒と B 封筒はそれぞれ別の審査委員会によって評価され，最終的には品質評価と価格評価の総合点が高い入札者が落札者となる。

審査委員会のメンバーは，品質審査は，道路庁のプロジェクトマネジャー，発注代理人，構造等の専門家，価格審査は，道路庁のプロジェクトマネジャー，道路庁の調達マネジャーである。

品質提案点は，表 4 により最高得点を獲得した入札者を100点として，各得点を最高点で除することにより各入札者の得点が決まる。ここで75点以下もしくは1項目でも0点をつけた入札者の価格提案書は開封されないまま，入札から除外される。

価格提案点は，最低価格を提案した入札者に100点を与え，他の入札者には，最低価格を1%上回るごとに1点を減じることにより算出する。

表 5 より最高総合得点を得た B 社が落札することになる（当該事例では，品質提案，価格提案ともに CSM 社が最高点を獲得した）。

表 4 品質評価シート

	比重 (A)	得点 (B)	評価点 (A×B=C)
1. 管理提案 チーム構成 下請業者の選択と管理 安全衛生法への整合 一般人，地方公共団体，契約者とSUとの連絡調整 入札期間中のパートナーリング 設計・建設期間のパートナーリングへの提案	15%		
2. 設計概要 幾何学的設計 運営上の考慮 CTRL/WNBP の提案との統合 環境影響緩和措置 既存の景観との統合	15%		
3. 構造物 近隣建物との協力関係 アンダーブリッジの下の開放面 維持管理の考慮 ミッドウェイ橋の提案 構造物の外観	15%		
4. 道路工学技術の細部 排水設備の提案 舗装工事の提案	10%		
5. 施工計画 存続期間 CTRL のプログラムとの協力関係 生態系に対する制約の理解 緩和措置のタイミング	15%		
6. 道路や住民への影響 工事車両軽減の提案 建物への影響と構造物の取り壊し ジャンクション3位相調整 ジャンクション3のSUのプログラムの概要説明	20%		
7. キーパーソンとキースタッフ チーム内の協力関係 最近の関連する経験	10%		
合計	100%		

表 5 落札評価表

1	2	3	4	5	6	7
入札者 (Tender)	品質提案点 (Quality Mark)	(2)×30%	入札価格 (Tender Sum) ( £ k )	価格提案点 (Financial Mark)	(5)×70%	総合得点 (Aggregate) (3)+(6)
A	91	27.3	2,160	92	64.4	91.7
B	90	27.0	2,000	100	70.0	97.0
C	77	23.1	2,290	85	59.5	82.6
D	100	30.0	2,380	81	56.7	86.7

## 4. 日本との比較

### (1) 評価項目

日本における品質の評価項目は、「工事に関する入札に係る総合評価落札方式の標準ガイドライン」によれば、工事目的物の性能（ライフサイクルコスト、性能・機能）および施工プロセスにおいても派生する性能（環境の維持、交通の確保、特別な安全対策、省資源対策またはリサイクル対策）等である。評価の目的は、入札者の技術提案が発注者の定めた最低限の要求要件をどれだけ上回る性能を発揮できるかを価格換算することである。

一方、英国では上記項目以外に、品質管理手法、実施体制、資格・実績等が主な評価項目となる。この項目による評価の目的は、請負業者が契約要件を満たす契約履行能力をどの程度有するかを判断することといえる。この場合には、契約要件を達成する保険料を評価しているとも解釈できる。

いずれにしても、国民にとっての利益・価値向上に対する対価の意味合いを持つのであり、国民の理解が得られるものでなければならないことには相違ない。

### (2) 評価方法

総合評価点を求めるのに、日本においては品質評価点を入札価格で除して、英国では価格評価点と品質評価点の加重和で算出する違いはあるものの、落札基準（総合評価項目）に対する重み付け、品質/価格比等の設定を通じて、評価対象の品質の価値を価格換算する必要があるのは日英と

も変わらない。日英の相違は、その算出プロセスにある。

日本においては、対外的な説明の面から、品質の価値を、性能向上に要する工事価格を仮想積算し、標準状態と比較した増分工事費を性能の価値とすることが多く、仮想工事を想定できる項目に限られ、結果的に性能評価のウェイトが価格に比較して低く算出されているといえる。

英国においては、前出の評価表に基づく点数評価であり、専門家の主観的な判断が伴うことになる。対外的な説明性の確保については、道路庁は、

- ・技術提案の審査委員会を構成する3名の専門技術者がそれぞれで評価を行うということで、評価に客観性を与えている。

- ・専門家に対する信頼が不可欠であるが、英国では専門家組織、機関が確立されており、プロフェッショナルとしての品質、倫理観の保持を担保する仕組みがある。

- ・公共事業に対する国民の関心がそれほど大きくない。

といった見解を示している。

## 5. まとめ

総合評価落札方式については、技術提案による性能の向上価値についての国民への説明性を確保しつつ、発注者、受注者の負担を大きくすることのない評価方法の確立が重要である。導入の歴史の浅い日本においては、英国の事例も参考にし、事例を重ねることで当該方式の充実、運用の拡大を図っていくことが望まれる。