

民間技術を活用する 多様な入札・契約方式の取組み

— 改革への挑戦 —



*佐藤 浩

1. はじめに

昨今の逼迫した財政状況や社会全体の改革の流れの中で、公共事業に対する国民批判も厳しさを増している。特に、教育関係者が苦悶する「土木を目指す学生の減少に歯止めが掛からない」という実態には、学生達の意志を通じて公共事業に対する国民の評価が端的に現れていると言えよう。事業の進め方への懐疑が、生活の豊かさを支えるといった公共事業の役割自体への理解にも影響を与え始めているように見える。公共事業の必要性の明確化、効率性・透明性の向上といった改革に、産学官を挙げて一層強力に取り組んでいかねばならない。

2. 発注者としての改革のキーワード

このような中、発注者側の取組みとしては、まず、「発注者責任問題研究会中間とりまとめ」（委員長：近藤次郎東大名誉教授、平成 11 年 4 月）の中で、発注者は「公正さを確保しつつ良質なモノを廉価でタイムリーに調達し提供する責任」を有するとの整理がなされた。この発注者責任を果たすため、国土交通省では民間技術を活用するなどの、多様な入札・契約方式の取組みを拡充してきている。

また、平成 13 年 4 月には、いわゆる「公共工事入札契約適正化法」が施行され、全ての発注者を対象に、透明性の確保、公正な競争の促進、不正行為の排除の徹底、適正な施工の確保に向けた取組みが本格化している。

様々な観点から多様な取組みが展開される中で、発注機関の構成員 1 人 1 人が一貫して持つべき重要な視座、キーワードは以下の 3 点であろう。

- (1) 新技術の導入
- (2) コスト縮減
- (3) 国民・住民本位 [利用者 と 納税者の両面]

組織としてだけでなく、構成員各自が、事業のあらゆる段階で、新技術の導入やコスト縮減に対して問題意識を持ち、積極的な創意工夫を行うとともに、粘り強く継続していくことが大切である。そして、ユーザとしての国民ニーズへの的確な対応と、タックスペイヤーとしての国民理解に向けた情報公開や合意形成を図り、国民本位の効率的な事業展開を目指すことが重要である。

3. 民間技術を活用する多様な入札・契約方式の取組み

3.1 取組み状況とその推移

社会資本の機能と品質を確保しつつ建設コスト縮減等を実現する大きな柱となるのが、民間が持つ技術力の活用である。民間における技術による競争の促進と、民間技術の積極的な活用を図ることを目的に、多様な入札・契約方式が国土交通省直轄事業を中心に試行されてきた（表-1）。

設計・施工一括発注方式については、平成 9 年度より試行がなされ、平成 13 年度は 14 件まで増加している。また、性能規定発注方式は平成 10 年度より舗装工事で試行が進められ、平成 13 年度は 53 件に増加している。

総合評価落札方式は平成 11 年度に大蔵省との個別協議の 2 件からスタートし、平成 11 年度末には包括協議が整って、平成 13 年度は 34 件に増加している。平成 14 年 3 月の「公共工事の入札契約の適正化徹底のための方策検討委員会（委員長：事務次官）」報告において、平成 14 年度の国土交通省発注工事における数値目標として、概ね 2 割を目指すこととされいている。

VE 方式については、平成 9 年度より試行を開始し、平成 11 年度からは入札時 VE において工事目的物の変更まで認める設計・施工提案型の試行を開始した。また、平成 13 年度からは契約後 VE の対象工事を原則として一般競争入札及び公募型指名競争入札の全ての工事に拡大している。

*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官

いわゆる CM 方式を含めたマネジメント技術活用方式は平成 12 年度末より着手し、平成 13 年度は 4 件で開始している。

一方、契約方式の試行である出来高部分払方式は平成 13 年度に第一次試行として 2 件、さらに同年度下期から 5 件、合わせて 7 件で試行開始している。平成 14 年度は、第一次試行結果を踏まえた統一的な試行要領を定め、工事件数を大幅に拡大して試行を重ねることとしている。

3.2 幅広い制度設計の必要性

試行の役割は、新たな制度を検討する際に、その利点・効果、問題点・課題を抽出して評価し、改善・改良を加えながら、試行内容を継続的に充実させて、制度としての熟度を上げていくことであり、PDCA サイクルそのものである。

入札・契約方式の試行も、着手が容易な枠組みから開始され、分析や改善、制度への習熟等を図りながら逐次対象を広げる演繹的な過程にあると言える。今後とも試行の改善・拡充を進めるとともに、様々な発注機関での活用が一層容易となるように、簡明な制度設計への帰納的集約も平行して検討する必要がある。

その際には、技術者層の厚みの違いなど発注機関も様々であり、また、各工事の内容・特性も様々であることに十分配慮する必要がある。例えばリスク負担のあり方に着目しても、ある発注者で最適なりリスク負担方法が他の発注者でも最適とは限らない。従って、各入札・契約方式の熟度を上げる際には、幅広く柔軟な運用が可能な制度設計とすることが大切である。また、マネジメント技術などのサービス供給側においても、様々な発注者ニーズに応えられる、多様で柔軟なサービスの企画・供給が期待される。

4. 特集企画趣旨

～チャレンジを支える

ワンストップサービス～

国土技術政策総合研究所総合技術政策研究センターにおいては、本省・各地方整備局等と密接な連携を図りつつ、これらの試行の円滑な実施、改善、拡充等に向けて、取組み事例の収集・分析、改善検討など、技術的課題に関する研究開発を精力的に実施してきている。

本特集は、こうした研究成果を直轄事業関係者のみならず、地方公共団体等の発注機関、民間企業を始め幅広く情報発信し、各組織における取組みに活用してもらえれば、との趣旨で企画したものである。

当センターでの研究成果の最大の特徴は、単なるマニュアル類ではなく、参考となる事例を豊富に収集・分析して紹介していることである。もとより限られた紙面では取組みメニューとエッセンスの紹介となるものの、内容は新鮮でホットなものとしている。細部については、当センターの HP を参照して頂くほか、何よりも各担当研究室等に是非気軽にお問合せ頂きたい。

多様な入札・契約の取組みは緒に就いたところであり、今後、様々な発注機関における展開が一層重要となっている。どの部分からでもまずチャレンジへの第一歩を踏み出して頂く、本特集がその契機となれば幸いである。

当センターは、こうした挑戦を支えるワンストップ・サービスの提供を目指し、一層の調査研究を進めていく所存であり、地方整備局や工事事務所を始め、関係各位のご協力を引き続き切にお願いする次第である。

表-1 多様な入札・契約方式の実施件数の推移 (国土交通省 8 地方整備局：旧建設省関係分)

年 度		9	10	11	12	13	
設計・施工一括発注方式		2	1	1	5	14	
性能規定発注方式(舗装工事)		—	2	14	28	53	
総合評価落札方式		—	—	2	6	34	
VE 方式	入札時 VE	対象工事件数	35	17	20	14	52
		うち目的物変更を認める設計・施工提案型	—	—	2	10	8
契約後 VE の対象工事件数		101	134	282	320	1,524	
マネジメント技術活用方式(いわゆる CM を含む)		—	—	—	—	4	
出来高部分払方式		—	—	—	—	7	

注)：同一工事において複数の方式に計上されている場合がある。