

# 調査・設計等業務の入札・契約方式に関する最近の状況について

小塚 清・藤井都弥子・森田康夫

## 1. はじめに

公共工事の品質を確保するためには、その前段である調査・設計等業務において、成果の品質を確保することが重要である。こうした背景から、業務の調達にあたっては、企業や技術者の技術力を適切に評価できるよう、プロポーザル方式、総合評価落札方式などの導入を順次進めている。

本稿においては、調査・設計等分野における入札・契約の実施状況を概観するとともに、制度改善のための最近の取り組みの状況を紹介する。

なお、本稿における対象業務は国土交通省地方整備局と北海道開発局（以下、地方整備局等という）が実施した調査・設計等分野（土木コンサルタント、測量、地質調査、建築、補償、発注者支援）の業務とし、港湾・空港関連業務、農業関連業務は除いている。

## 2. 入札・契約の実施状況<sup>1)</sup>

### 2.1 調達方式別実施状況

平成25年度における各調達方式の契約件数が全件数に占める割合をみると、総合評価落札方式が49.4%を占め、その割合は年々拡大の傾向にある。一方、価格競争方式は28.8%と縮小傾向にある。プロポーザル方式は21.1%となっており、総合評価落札方式導入前と比較すると大きくシェアを減じている（図-1）。

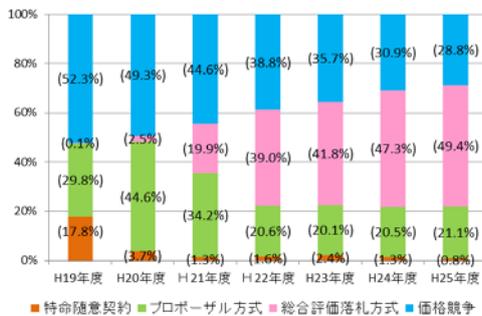


図-1 調達方式別発注件数割合の推移

### 2.2 調達方式別業務成績評定点

平成25年度における業務成績評定点の平均値は、プロポーザル方式で77.0点、総合評価落札方式で76.3点、価格競争方式で75.5点となっており、技術力評価のウェイトが高い入札方式で、平均の評定点が高い傾向にある。これは、経年的にみても同様の状況となっている（図-2）。

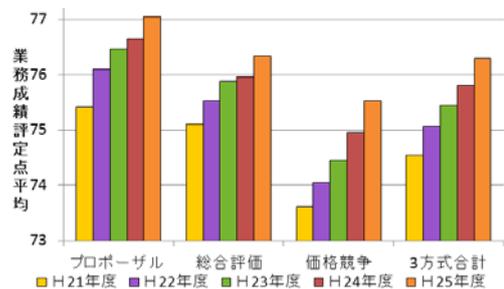


図-2 発注方式別業務成績評定点平均の推移

### 2.3 調達方式別発注規模

平成25年度の平均発注規模（予定価格）は、総合評価落札方式で3,493万円、プロポーザル方式で2,459万円、価格競争方式で1,288万円となった。総合評価落札方式においては4,000万円を超える業務が約27%を占め、各価格帯で偏りなく発注が行われた。一方で、価格競争方式では1,000万円以下の小規模な業務発注が全体の約55%を占めたことが特筆される（図-3）。

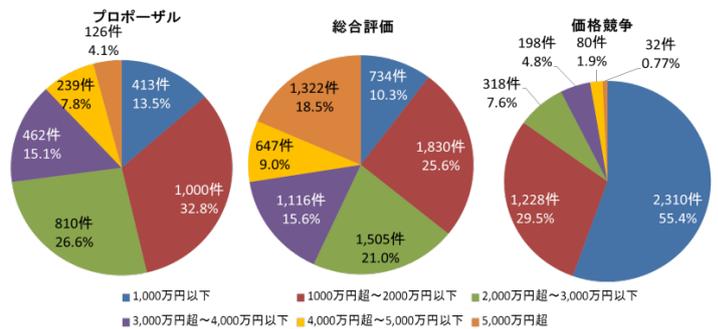


図-3 調達方式別発注規模（平成25年度）

### 2.4 発注時期

上半期発注件数の割合は、平成20年度の58.6%から平成25年度の76.6%へと大幅に増加しており、早期発注の取組が一層進んでいることが分かる。特に、規模の大きい業務（予定価格2000万円超）については、契約時期の前倒し傾向がより顕著に現れている（上半期で82.0%）。

## 2.5 低入札落札の発生状況

低入札落札の発生により、受注者の労働環境悪化や成果品質の低下などの影響が懸念される<sup>2)</sup>。このため、従来から行っていた調査基準価格未満落札者への品質確保対策に加え、平成22年度より総合評価落札方式業務の入札時に履行確実性評価（業務履行の確実性が低いと判断された入札者の技術評価点を、履行確実性の程度に応じ減じるもの）を導入するとともに、平成23年度以降は予定価格1千万円超業務まで対象を拡大するなどの重点的な対応を進めている。その結果、予定価格が1千万円超の総合評価落札方式業務の低入札落札発生率は、平成20年度の39.1%から平成25年度は0.2%へと大幅に低下した（図-4）。

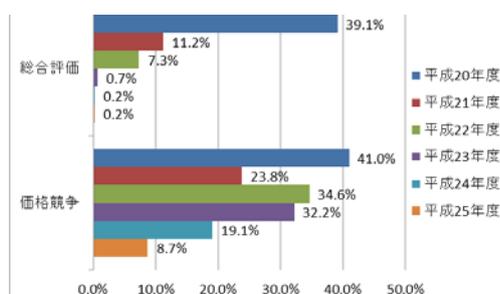


図-4 低入札落札発生率の推移（予定価格1千万円超）

## 3. 入札・契約制度改善に向けた取組み （業務内容に応じた適切な発注方式（試行））

平成26年度より、調査・設計等分野業務の入札・契約制度の改善に向けた取り組みとして、以下の施策を実施しているところである<sup>3)</sup>。

- ①業務内容に応じた適切な発注方式の選定（新たな発注方式選定表に基づく発注方式選定の試行）
- ②技術者評価を重視した選定（総合評価標準型の業務において、評価テーマを廃し、技術者業務成績・実施方針の配点を増す試行）
- ③点検・診断等分野における技術者資格登録制度の創設（一定の要件を満たす技術者資格を、申請に基づき国土交通大臣が登録する制度）

このうち、本稿では、①の取組みについて、背景、施策内容、中間評価結果等を紹介する。

### 3.1 試行実施の背景

調査・設計等業務の多くはプロジェクトの初期段階に実施される構想、計画、設計等に関するものである。インフラ整備プロジェクトに要する経費全体に占める割合は小さいものの、その成果は以降の

工事・維持管理にかかる費用、工事期間、ひいては利用者の便益等へ大きな影響を及ぼす。そのため調査・設計等業務を発注するに当たっては、企業・技術者の有する技術力を重視する必要がある<sup>4),5)</sup>。米国では、1972年に制定された「ブルックス法」に基づき、連邦政府が土木・建築の調査・設計サービス調達に契約相手を決定するにあたっては「技術力がナンバーワンの企業と価格や内容について交渉を行い、交渉が成立すれば契約」しているところである<sup>6)</sup>。

国土交通省の調査・設計等分野の業務の発注方式選定の考え方は、「建設コンサルタント業務等におけるプロポーザル方式及び総合評価落札方式の運用ガイドライン」（以下、「ガイドライン」という）に定められている。その中で、プロポーザル方式は「業務の内容が技術的に高度なもの又は専門的な技術が要求される業務であって、提出された技術提案に基づいて仕様を作成する方が優れた成果を期待できる場合」、総合評価落札方式は「事前に仕様を確定可能であるが、入札者の提示する技術等によって、調達価格の差異に比して、事業の成果に相当程度の差異が生ずることが期待できる場合」にそれぞれ適用することとされている。この考えを具体化したものとして、ガイドラインでは「発注方式選定表」（以下、「選定表」という）を発注方式決定の目安として示しており、地方整備局等が発注方式を決定する際にはこれを参考にしている。この選定表は平成23年度から導入されたが、試験的に運用を開始した面もあり、業務の内容と適用すべき発注方式とを対比させているものの、一部業務で、業務内容に対し複数の発注方式が推奨されている。この場合、実際に発注される業務の特性に応じ発注担当者が発注方式を決定することになるが、標準的な発注方式の判断がばらつくという実態があった。また、「採用すべき発注方式と実際の発注方式との間に相違があり、本来プロポーザル方式により発注されるべき高い技術力が必要な業務の一部で異なる方式が採用されている」との声も受注者側から上がっていた。

### 3.2 試行の概要

ここまで述べた通り、「調査・設計等業務が建設プロジェクトの初期段階に位置し、その成果の品質がプロジェクト全体の成果に大きな影響を与えること」、「プロポーザル方式など技術力を重視した発注方式を採用すれば、質の高い成果を期待できること」

などを踏まえ、成果の品質を確保するためには、業務の内容や求められる成果のレベルに応じ適切な発注方式を選択する必要性が高いと考えられる。これらの問題認識に基づき、主要な4業種（河川事業、道路事業、測量調査、地質調査）を対象に、選定表を精査し、その結果に基づき修正した選定表を用いて実際の発注方式を選定する試行を、平成26年度（6月16日公示業務）より開始した。この試行に用いた選定表では、業務の内容と採用すべき発注方式とが原則として1対1で対応しており、業務の内容が決定すれば一意に発注方式を決定できるものとなっている。現行選定表作成当時は、試験的に運用を開始した面もあり、複数の発注方式にまたがったもの、業務内容と発注方式が整合しない例が多かったが、その後、現場での適用実態や受注者側の意見を踏まえ、採用すべき発注方式の変更（総合評価落札方式からプロポーザル方式への格上げなど）、業務内容の細分化などの対応を行った（河川事業の例を図-5に記載）。

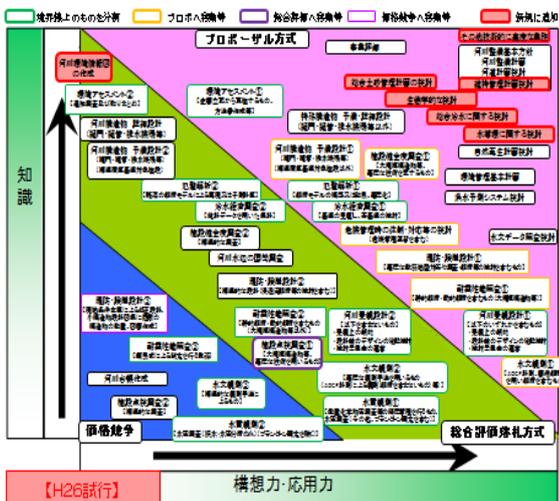
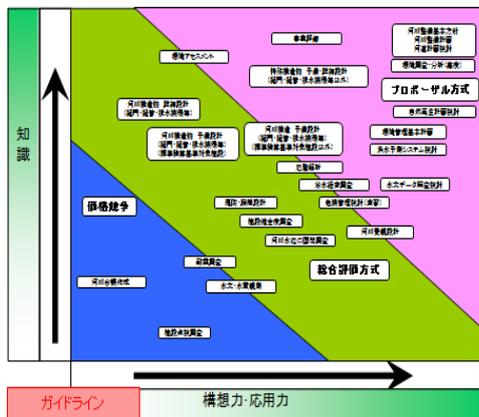


図-5 発注方式選定表（河川事業の例）  
上段：現行ガイドライン、下段：H26年度試行

### 3.3 試行実施状況、結果の分析及び中間評価

#### (1) 試行の実施状況

##### ア) 発注方式別実施件数割合

試行実施後、上半期内に公示された業務と試行前である平成25年度通年とを比較すると、プロポーザル方式業務の割合が増加している（図-6）。

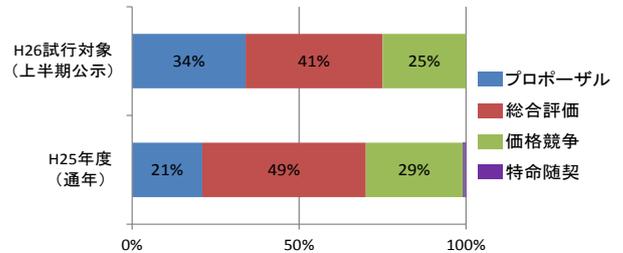


図-6 試行前後の発注方式選定割合の比較

##### イ) 選定表での推奨発注方式と実際の発注方式との関係

選定表と異なる発注方式が選択された割合を試行前後で比較すると、試行においてはその割合が少なくなっている（表-1）。現場実態等を踏まえ、「総合評価落札方式⇒プロポーザル方式」など、推奨発注方式を大幅に変更するなど選定表を改善した効果が現れ、選定表と現場の運用とがマッチした結果であると考えられる。

表-1 選定表推奨発注方式と実際の方式の関係（4業種計）

選定表での推奨発注方式	H26 (試行)	H25 (通年)	実際の発注方式				異なる発注方式が選択された割合
			プロポ	総合評価	価格競争	特命随契	
プロポ	685	10	1	0	696	1.6%	
	13	764	77	0	854	10.5%	
総合評価	2	77	446	0	525	15.0%	
	706	115	55	0	876	19.4%	
価格競争	220	1,528	522	11	2,281	33.0%	
	105	214	269	4	592	54.6%	

注) 選定表上、複数の発注方式にまたがった業務を除外して集計した。

#### (2) 試行に関するアンケート

平成26年11月に、以下の方法によりアンケート調査を実施した。

##### ① アンケートの対象

- ・直轄事業の調査・設計等業務の発注事務を担当する国土交通省地方整備局、事務所の担当者
- ・受注者側業界団体（（一社）建設コンサルタント協会、（一社）全国地質調査業協会連合会、（一社）全国測量設計業協会連合会）所属企業

##### ② アンケートの質問項目

個別業務の発注方式・試行全体に対する評価・意見、改善すべき点など

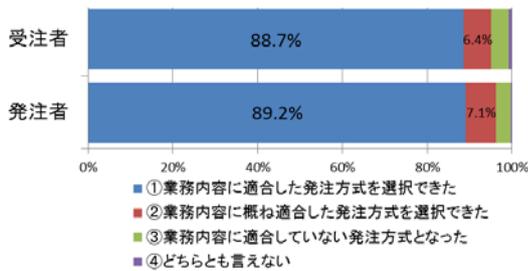


図-7 アンケート結果（個別業務ごとの発注方式への所見）

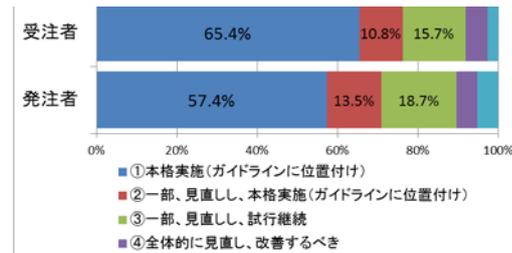


図-8 アンケート結果（本試行の今後の取組みへの意見）

③アンケートの結果

個別業務ごとに見ると、受発注者ともに約9割で業務内容に適合した発注方式が選択されたとの意見を得た（図-7）。本試行の今後の取組みについては、受注者の65%、発注者の57%でこのままガイドラインへ位置づけるべき旨の意見を得た（図-8）。一方、少数ではあるが、発注方式選定表の業務内容の一部をさらに分割するべき、ガイドラインへの反映の際に柔軟な運用を認めるべき等の見直し意見も得られた。

(3)試行の中間評価結果

この試行は継続中であるものの、これまでのところは、選定表に適合した発注方式が選択された業務の割合が増加しているとともに、プロポーザル方式の件数割合が拡大しているという結果が得られた。アンケートでも試行に対するプラスの評価が大勢を占めた。以上より、業務内容に応じた適切な発注方式といった当初の目的を達成する方向へ改善されていると評価される。

3.4 本試行に関する今後の方針

今後は、本試行により業務成績評定点の向上が

見られたかなどの観点を含め、引き続きデータ分析を行い最終の評価結果を導く予定である。その結果も踏まえ、試行選定表に対し必要な改善を加えた上で、ガイドラインへ反映させるか否かについて検討する予定である。また、対象業種を拡大するについても引き続き検討を行う予定である。

4. 今後の研究について

ここまで述べたとおり、調査・設計等業務を委託するに当たっては、建設プロジェクト全体の品質向上が可能となるよう、契約相手の選定には技術力を重視する必要がある。加えて、今後の調査・設計等分野での人材育成や技術開発を促し、業界全体の技術力向上を目指すためには、優れた技術力に基づき有用な成果を導いた者に対し、その成果に見合った対価を与えることが不可欠と考えられる。今後は、ここまでに取り上げた各種の施策に対し改善を加えるとともに、データを用いた落札者属性、技術評価の状況を把握し、業務成績との比較等を通じた分析を引き続き進め、よりよい入札・契約制度の構築へ活かしていきたい。

参考文献

- 1) 国土技術政策総合研究所：調査・設計等業務に関する入札・契約の実施状況、2014.12  
[http://www.nilim.go.jp/lab/peg/siryoku/20141225\\_tyousasekkei\\_kondankai/sankousiryoku2\\_h25nenjiho\\_ukokusyo.pdf](http://www.nilim.go.jp/lab/peg/siryoku/20141225_tyousasekkei_kondankai/sankousiryoku2_h25nenjiho_ukokusyo.pdf)
- 2) 一般社団法人建設コンサルタンツ協会：建設コンサルタンツ白書、2014.6
- 3) 国土交通省 調査・設計等分野における品質確保に関する懇談会資料、2014.12  
[http://www.nilim.go.jp/lab/peg/chousasekkei\\_hinkakukon.html](http://www.nilim.go.jp/lab/peg/chousasekkei_hinkakukon.html)
- 4) 吉田純土、森田康夫、小塚清、藤井都弥子：国土交通省における調査・設計等業務の入札・契約の近況と今後の課題について、土木技術資料、第56巻、第7号、pp.22～25、2014
- 5) 吉田純土、森田康夫、大谷悟、南昌宏、小宮朋弓：調査・設計等分野における国土交通省直轄事業の総合評価落札方式に関する一考察、土木学会論文集F4、2013.12
- 6) (一社)建設コンサルタンツ協会インフラストラクチャー研究所 米英政権のインフラ政策、2013.5

小塚 清



国土交通省国土技術政策総合研究所防災・メンテナンス基盤研究センター建設マネジメント技術研究室 主任研究官  
Kiyoshi KOZUKA

藤井都弥子



国土交通省国土技術政策総合研究所防災・メンテナンス基盤研究センター建設マネジメント技術研究室 研究官  
Tsuyako FUJII

森田康夫



国土交通省国土技術政策総合研究所防災・メンテナンス基盤研究センター建設マネジメント技術研究室長  
Yasuo MORITA