

九州地方の国直轄工事(一般土木工事)における実態分析

九州共立大学大学院 学生会員 田中 徹政
九州共立大学 正会員 牧角 龍憲

1. はじめに

国直轄工事においては過去 3 年前から総合評価方式一般競争入札がほぼ全ての工事案件に用いられている。これは、価格以外に企業の技術力を含めて落札者決定を行うシステムである。品質の確保はもとより技術水準の向上を図る目的で行われているが、当初、期待していた効果は未だ実感できていない。公共投資が減少する中、低価格入札による落札者が急増しているのも大きな問題である。透明性を図るためにも企業の入札動向を把握するとともに、今後の課題を明らかにすることが重要と考える。

そこで、本稿では、落札指標¹⁾を用いて九州地方整備局発注工事におけるCランク工事(6千万~3億円規模)の現状及びこれまでの入札状況と個々の企業に着目した分析を行うことで総合評価方式一般競争入札の実態を把握することを目的とする。

2. 調査対象

平成 20 年 10 月時点での「国土交通省有資格者名簿」²⁾より九州地方の一般土木工事Cランク登録企業 635 社中、入札に参加していた企業 328 社を対象とする。

平成 18 年度~平成 20 年度(上半期)契約分の総合評価方式一般競争入札における一般土木工事の「入札結果データ」³⁾を対象に、国土交通省九州地方整備局の入札案件 1191 件を分析。

3. Cランク工事の過去3年間の入札及び落札状況

図 - 1 に平成 18 年度から平成 20 年度(上半期)に九州地方で行われてきた総合評価方式一般競争入札における一般土木工事の入札及び落札状況を示す。平成 18 年度の入札状況を見ると、予定価格を超過して応札している企業が多く、落札指標 100%をピークとし左右に広く分布しており、落札状況は落札指標 0~100%の間に疎らに分布している。その後、年が変わるにつれて入札並びに落札件数は調査基準価格ライン(落札指標 0%)に向けて集中していることが伺える。特に平成 20 年度は顕著であり、低価格入札が常態化していることは明白である。

4. Cランク企業の入札動向の実態とその考察

国土交通省有資格者名簿に登録されている企業の内、入札に参加している企業 328 社を企業順位のトップから順に 30 社でそれぞれをまとめて一つのグループとした上で分析した。図 - 2 にそれぞれのグループ毎に技術評価点(企業の技術力)の平均値を示した。それを年度別に分けることで、その状態を表している。図からわかるように平成 18 年度では入札企業(入札参加企業全体の平均割合)と落札企業(落札企業全体の平均割合)はほぼ近似しており、技術評価点にほとんど差異は生じていない。また、企業順位が低くなるにつれて技術評価点は低くなっていることから同じランクでも企業規模によって点数に大きく差が生じていることがわかる。平成 19 年度になると入札企業と落札企業とでは大きく上下に点数の開きが発生しており、平成 20 年度になるとさらに上下に開きが発生していることから落札するためには入札に参加している全体の評価点よりも高く点数を求められていることが考えられる。すなわち、落札企業の技術評価点の点数以上を獲得しない限り工事を受注できる可能性は非常に低くなることが伺える。また、図 - 3 にそれぞれのグループ毎の落札指標の平均値との関係を示す。これも、年度別に分けることでその状態を示している。図 - 2 と照らし合わせてみると、平成 18 年度の場合、入札企業と落札企業に点数の差があまりないことから、落札企業のそれぞれの企業順位に関係なく平均落札指標が低くなることに説明がつく。つまり、点数に差異が生じていないため価格での勝負となるからである。しかし、図 - 2 の平成 19 年度での点数に大きく差が生じているにも関わらず、図 - 3 の平均落札指標と企業順位の関係にあまり変化は見られず、多少、前年度よりも平均落札指標は全体的に低い。また、平成 20 年度においても、全体的に平均落札指標は低くなるものの入札企業よりも落札企業の分布の方が低く、総合評価に期待される機能に疑問を感じる。これに関しては、点数で上位クラスにしようとそのクラス同士の間で過当競争を引き起こしているものと推察することができる。

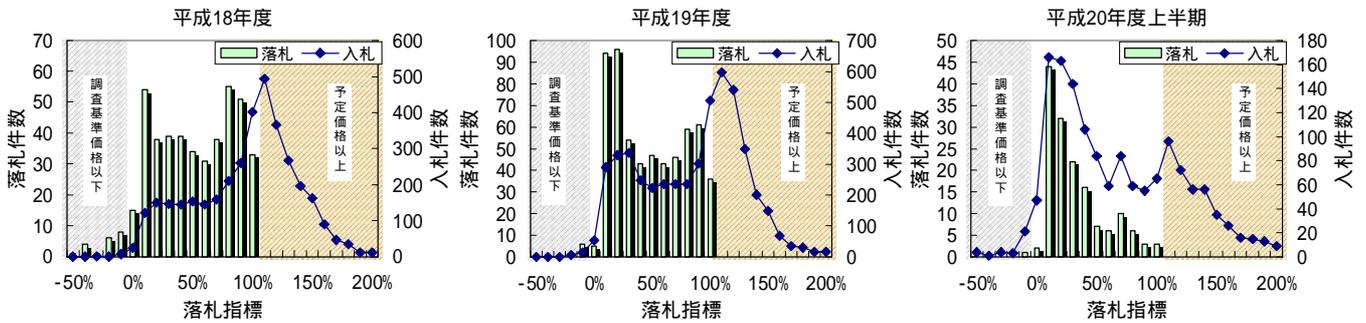


図-1 九州地方の一般土木Cランク工事における入札及び落札状況

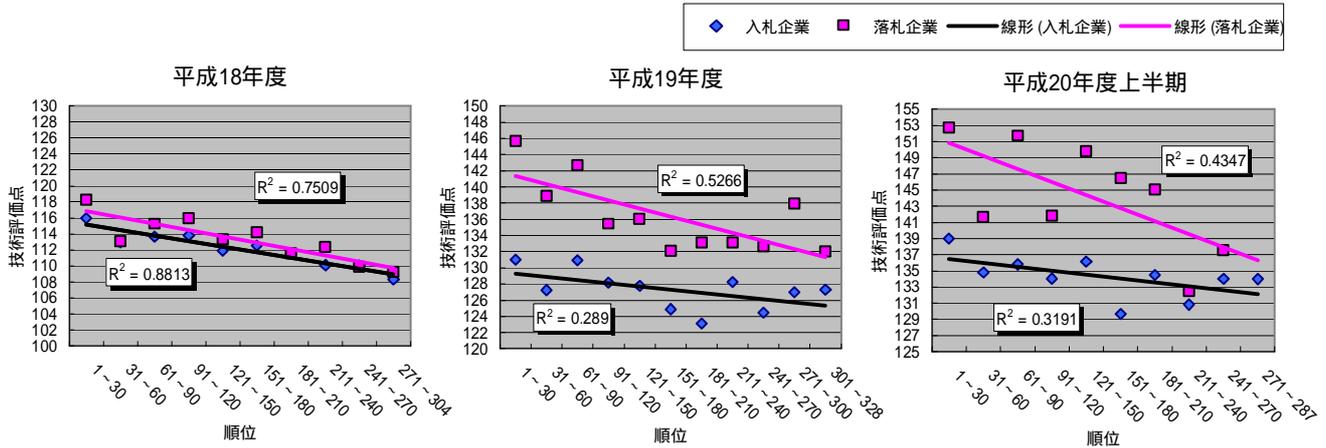


図-2 Cランク内における企業規模と技術評価点との関係

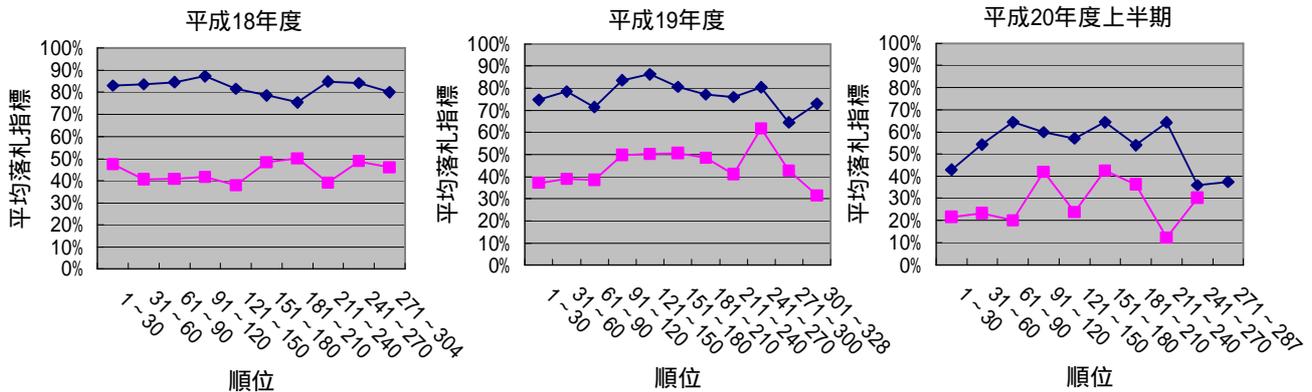


図-3 Cランク内における企業規模と応札状況との関係

よって、何らかの対策が必要であることは自明である。

5. まとめ

今回、九州地方の地場建設企業が最も多いCランク規模における個々の各企業レベルに着目して工事案件を分析することで総合評価方式の実態を把握することができた。特に、同ランク内でも企業規模に関係なく競争が激しさを増しており、落札するには依然として価格による影響が大きいことが明かとなった。

最後に、入札参加企業おのおのは、自社が有する履行能力あるいは技術水準を把握した上で、入札価格を設定していると考えられるが、仮に同レベルの企業との争いともなると最終的には価格の争いになることはい

うまでもない。つまり、総合評価方式の趣意から外れた結果を招かないようこの現状を踏まえた上で、これより先、総合評価落札方式による評価方法については更なる展開が必要になるといえよう。

参考文献)

- 1) 牧角龍憲, 田中徹政; 「落札指標を用いた国直轄工事における一般競争入札状況に関する分析」建設マネジメント研究論文集 Vol.14.2007, pp.191-198
- 2) 国土交通省有資格者名簿; 国土交通省九州方整備局 <http://www.ppi.go.jp/yusikaku/>
- 3) 入札結果データの公表; 国土交通省九州方整備局 <http://www.mlit.go.jp/chotatsu/kekka/kekka.html>