

品確法施行後における落札状況の実態分析

03A3721 田中 徹政

03A3737 元永 浩斗

指導教員 牧角 龍憲

1. はじめに

公共事業における透明性を高めるため、国土交通省においては、総合評価方式による一般競争入札が今年度からほぼ全ての工事に適用されている。それにより落札率が従来に比べて低くなってきてはいるものの、一方では自治体と異なり最低制限価格制度がないことによる低入札の問題も生じてきている。また、社会に対して適正な落札価格とは何かを明らかにすることも求められつつある。

そこで、平成 17 年 9 月から国土交通省 8 地方整備局ならびに北海道開発局で実施された総合評価方式による一般競争入札のすべての工事における落札情報を収集し、現状がどのような実態になっているかを調べ、落札状況にみられる傾向について分析した。

2. 調査対象

平成 18 年 12 月 1 日の時点においてインターネット上で公表されている「入札結果データ」¹⁾を対象に、国土交通省および北海道開発局の 360 発注機関の全入札結果 4985 件を調査した。ならびに通常指名競争入札においても 4703 件を調査した。

3. 落札指標について

国の事業においては最低制限価格制度がないため、原価コストより低い価格でも落札される場合がある。そのような場合には適正な施工が確保されない懸念が

生じるが、一般に用いられる落札率（＝落札価格/予定価格）では図-1 に示すように、その状況を把握することが難しい。そこで、予定価格と落札価格の他に調査基準価格（原価コストにほぼ相当する）も加えて検討した。調査基準価格（消費税抜き）は次式で算定される。

$$\text{調査基準価格} = (\text{直接工事費} + \text{共通仮設費} + \text{現場管理費相当額} \div 5) \times 105 \div 100 \quad (1)$$

なお、予定価格の 2/3 に満たない場合は 2/3 とし、予定価格の 8.5/10 を超える場合は 8.5/10 とする。

この調査基準価格の予定価格に対する比率は図-2 に示すように、一定ではなく、工事の種別や環境条件などによって 2/3～0.85 の範囲にばらついている。

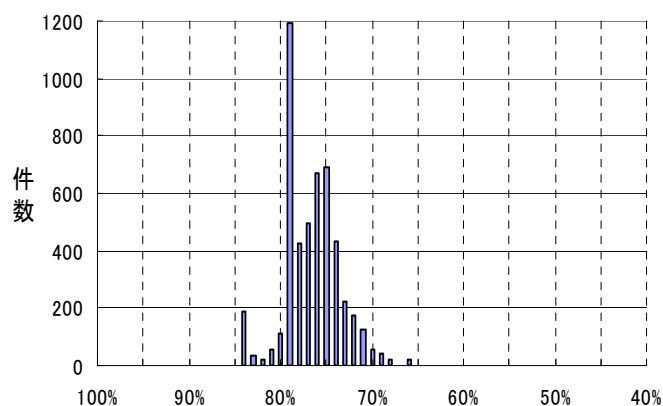


図-2 予定価格に対する調査基準価格の割合

そこで、落札状況を分析する指標として、次式で求められる値（落札指標と呼ぶ）を用いた。

$$\text{落札指標} = \frac{\text{落札価格} - \text{調査基準価格}}{\text{予定価格} - \text{調査基準価格}} (\%) \quad (2)$$

すなわち、調査基準価格を境界値（0%）として、それと予定価格との差を 100%とし、調査基準価格を下回る落札価格（低価格入札）の場合には負の値で表すものである。

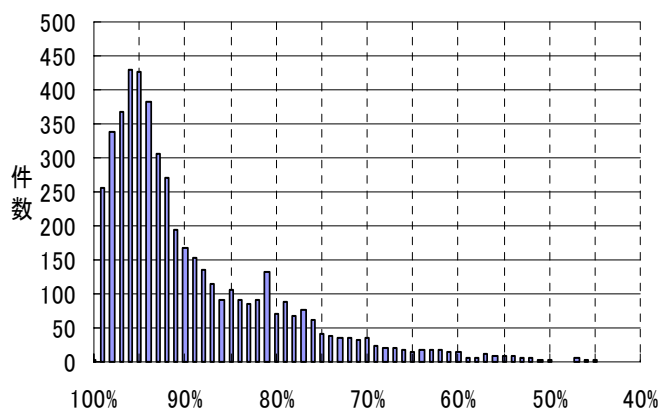


図-1 落札率の頻度分布

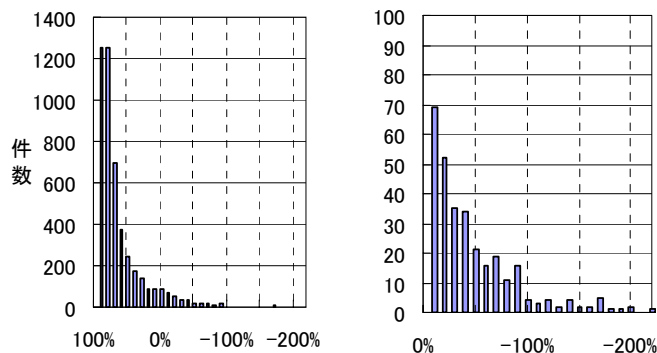


図-3 通常指名競争入札における落札指標頻度分布

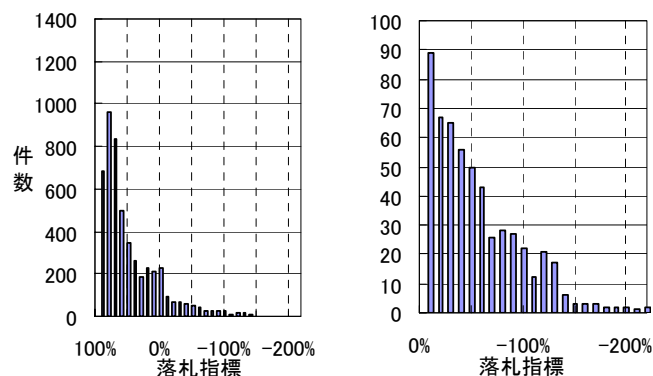


図-4 一般競争入札における落札指標頻度分布

4. 一般競争入札における落札状況

図-3 は、H17 年 4 月 1 日から H18 年 10 月 31 日までの通常指名競争入札の落札指標頻度分布を示したものである。図-4 の一般競争入札の落札指標頻度分布に比べ 100～80%の範囲に落札が多い傾向がみられる。また、調査基準価格を下回る落札価格（低価格入札）の件数をみると、図-3 は 304 件に対し図-4 は 547 件と約 1.5 倍近くの差がみられた。このことから、総合評価方式が取り入れられてからの一般競争入札における落札状況は、以前に比べ低価格による落札が増加傾向にある。

5. 結果および考察

(1) 地方整備局別による落札状況について

国土交通省 8 地方整備局および北海道開発局それぞれにおける落札指標の頻度分布を図-5 に示す。件数の最大値は東北の 866 件で最少は近畿の 283 件であった。いずれの地方においても落札指標は広い範囲に分布しており、北海道を除いて地域による顕著な差異は認められず、落札指標 50%前後を平均とする分布状況であった。図-6 は、調査基準価格以下の落札状況（低価格入札）を地方毎に示したものである。いずれの地方においてもかなり低い値まで分布しており、地域による明らかな差異は認められなかった。

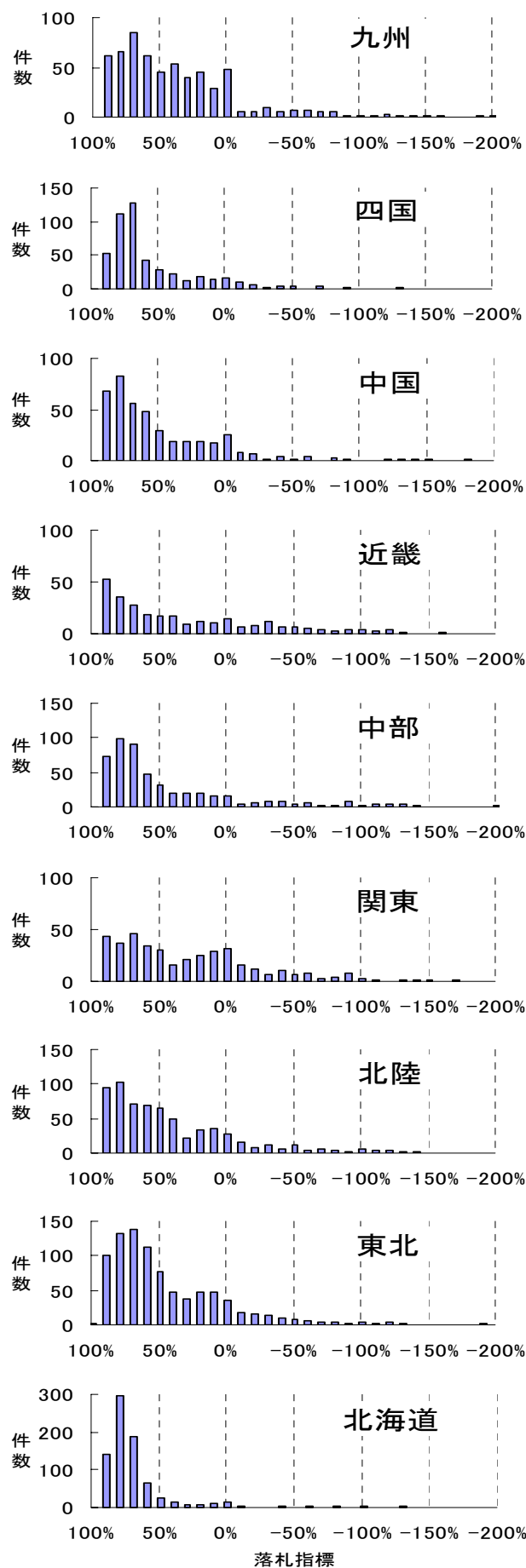


図-5 地域別の落札指標頻度分布

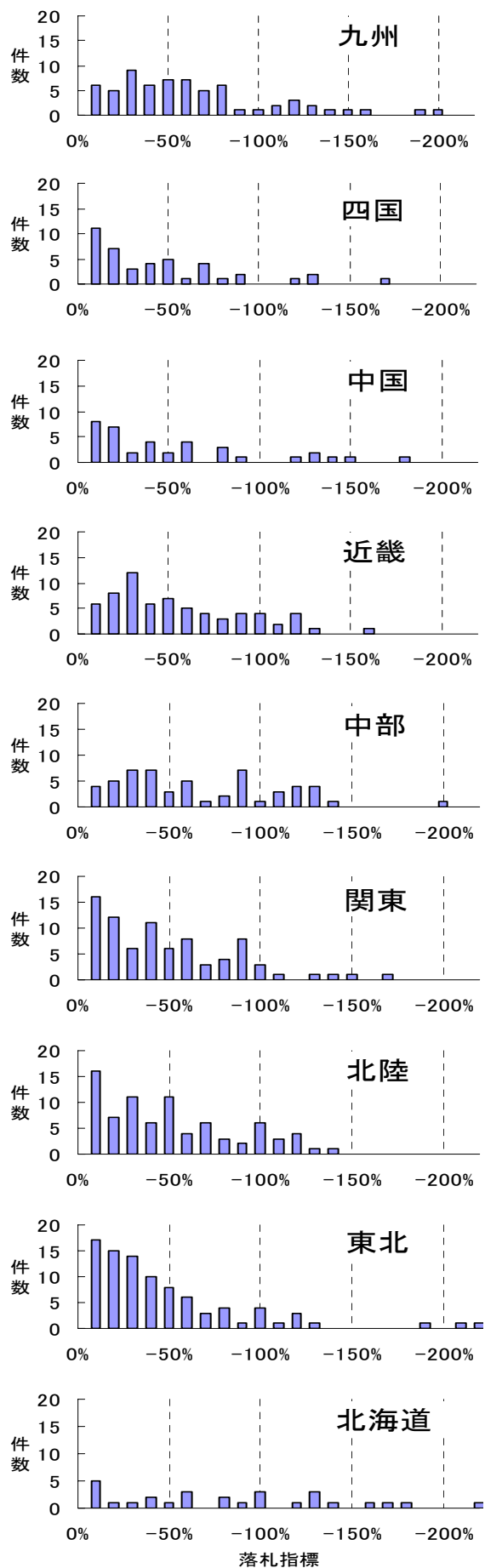


図-6 地域別 0%以下の落札指標頻度分布

(2) 工事種別による落札状況について

図-7 に、21 工種それぞれにおける落札指標の平均値を示す。工種によって件数には差があり、最大は一般土木の 2179 件で、最少は杭打およびプレハブ建築の 2 件であった。また、全工種の落札指標の平均は 43%である。図にみられるように、工種によって平均落札指標が大きく異なり、最高はセメント工の 76%で、最低は鋼橋上部工の-29%であった。

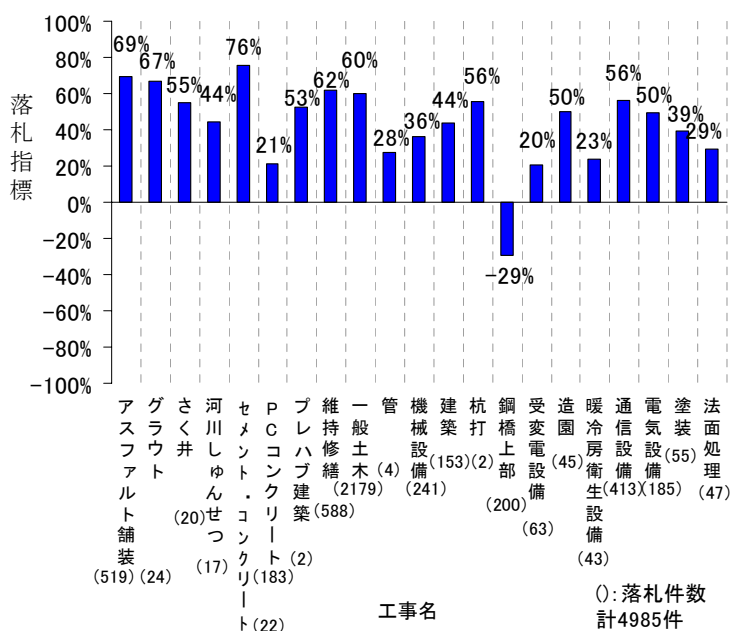


図-7 工種別の平均落札指標

図-8 に、件数が 1 桁の 4 工種を除いた 17 工種について、調査基準価格を境にした件数の割合を示している。すなわち、工種毎の低価格入札の状況である。図にみられるように、工種によってその状況に違いがあり、低価格入札の割合は、鋼橋上部工が 64%、法面処理、PC コンクリートおよび受発電設備が 25%であり、一方、グラウト、セメント・コンクリートは 0%であった。

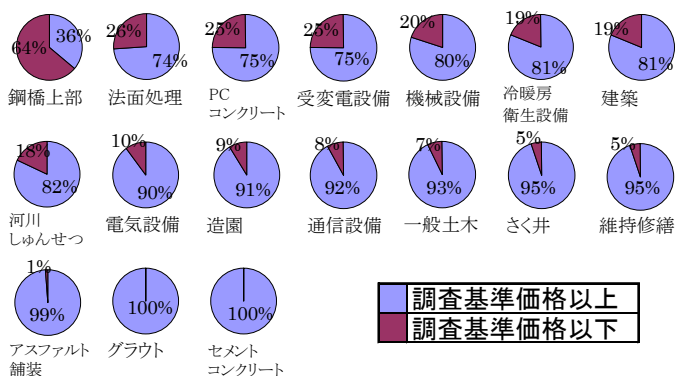


図-8 工種別の低価格入札の割合

(3) 工事ランクによる落札状況について

図-9 に、予定価格の額による工事ランク別に、落札指標の頻度分布ならびに調査基準価格を境にした件数の割合を示す。それぞれの金額範囲と件数は、Aランクが7億3千万円以上（WTO 対象）で135件、Bランクが3億円以上7億3千万円未満で498件、Cランクが6千万円以上3億円未満で3358件、Dランクが6千万円以下（ただし、1千万円以下は調査基準価格がないため除外）で994件である。ランクが上がるにしたがって、落札指標が低くなる傾向がみられ、また、調査基準価格以下の落札件数の割合も明らかに増加していることがわかる。

(4) 工種工事ランク別の落札状況

図-10 に、21 工種別に工事ランク毎の平均落札指標を示す。21 工種中 9 工種においてランク上昇に伴って数値が低下していることがわかる。Aランクの鋼橋上部工では23件中22件が低価格入札であった。

6. まとめ

国土交通省の総合評価方式一般競争入札結果に落札指標を用いて全工事について検討した結果、落札指標が広い範囲に分布していること、低価格入札も多いこと、それらの傾向に地域差はみられないことがわかった。

また、工種および工事ランクによって異なる傾向が認められた。とくに、Aランク工事においては、低価格入札の割合が他に比べて顕著に多いことが明らかになった。

参考文献)

- 1) 入札結果データの公表：国土交通省各地方整備局ホームページの入札契約情報サイトで公開されている各事業所別のデータを用いた。

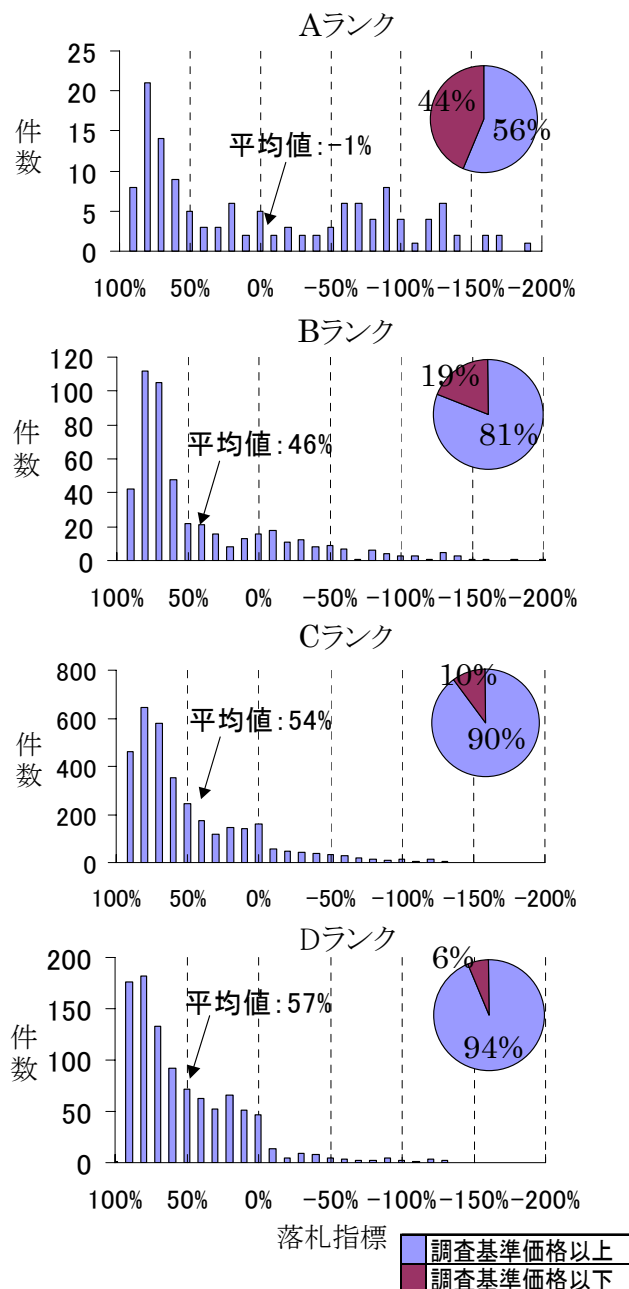


図-9 工事ランク別の落札指標の頻度分布

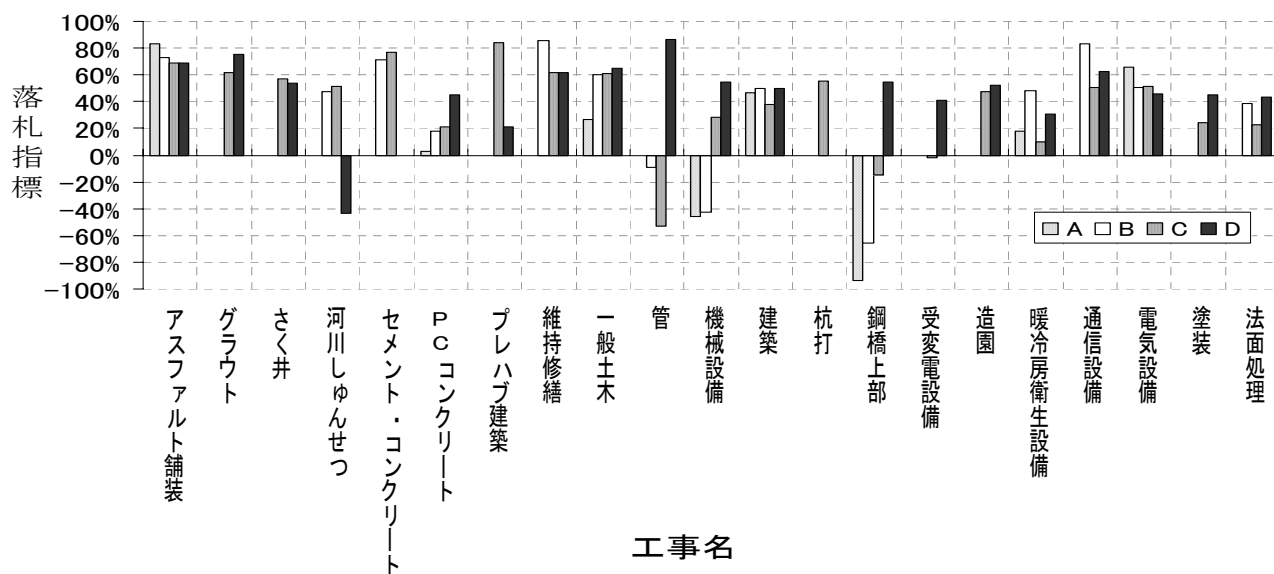


図-10 工事別の工事ランク毎の平均落札指