

「港湾工事における総合評価二極化への対応について」

国土交通省港湾局技術企画課
品質確保企画官 北出 徹也

1 はじめに

平成17年に施行された「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（通称：品確法）に基づき、価格と品質双方に優れた公共調達を行うため、国土交通省が発注する港湾関係工事においても、一般競争入札の導入と並行して総合評価落札方式を順次導入・拡大してきており、平成20年度からは原則全案件に総合評価落札方式を適用しています。

総合評価落札方式については、これまで様々な工夫・改良がなされてきたところですが、一方で競争参加者、発注者双方の負担増、総合評価の理念（品質確保、民間の技術力活用）からのかい離といった問題点が指摘されるようになってきました。これら問題点を改善するために、有識者で構成される「総合評価方式の活用・改善等による品質確保に関する懇談会」（座長：小澤一雅東京大学大学院教授、以下「懇談会」という。）の第6回（平成24年2月28日開催）において、総合評価落札方式の改善（案）として、「施工能力の評価と技術提案の評価に二極化」することが方針として示されました。

港湾工事における総合評価落札方式についても、この方針を受け、港湾工事の特殊性を考慮した総合評価二極化のあり方について検討を進めてきました。この度その基本的な考え方及び具体的対応案が取りまとまったことから、ここにその概要を紹介します。

2 港湾工事における総合評価二極化にあたっての考え方

港湾工事は、海上・水中等の自然条件に影響されやすい中での作業となるため、特殊な技術が求められる場面も多いという特徴があります。また、起重機船や浚渫船などの特殊な作業船を用いた施工が不可欠となる場合が多いため、港湾関係工事については、一般土木工事等の陸上工事に比べて対応可能な事業者の数が相対的に少ない状況にあります。

これは国土交通省発注工事の入札結果にも如実に表れており、平成23年度の地方整備局からの発注工事において、一般土木の一般競争入札適用案件における工事1件当たりの平均入札参加者数が8.4者であるのに対し、港湾土木の同数値は5.9者と大きな開きがあります。特に上位等級においてはその差が一層顕著であり、一般土木のAランク発注工事（一般競争入札適用）においては、工事1件当たりの平均入札参加者数が20者を超えており、同Bランク発注工事のそれも10者以上となっている一方、港湾土木のAランク発注工事におけるそれは6.9者にとどまっています。

このことは、総合評価落札方式における技術資料の作成やその審査に要する事務作業の総量にも大きな影響を及ぼすものです。懇談会では、競争参加者や発注者の事務負担軽減が二極化を目指す大きな目的の1つとされていますが、港湾工事について

は前述のと通りの競争環境にあることから、この事務作業量の軽減に関する要請が陸上工事ほど高くない状況にあります。

また、港湾工事は海上での自然条件に応じた対応が必要であるなど、技術力を求められる工種の比率も相対的に高い一方、前述のとおり対応可能な事業者数が相対的に少ない状況にあります。このため、過去の成績や表彰に重きを置いた評価方式とすると、より質の高い工事を追求するインセンティブを与えるという点では非常に有効ですが、一方で受注者の固定化を助長し、結果として競争性の低下を招くことが懸念されます。したがって、これら成績重視に伴う弊害を回避するため、評価方法の柔軟性もある程度確保する必要があります。

また、建設産業戦略会議でも提言されているとおり、発注者の責務において地域社会の担い手確保を図ることが求められています。東日本大震災においては、港湾における航路の早期啓開などで、作業船を有する多くの地域企業の協力により、港湾機能の迅速な復旧が可能となりました。このような地域社会の担い手である地域企業を適切に評価するとともに、その受注機会の確保を図ることも必要です。

このような事情も踏まえ、港湾工事における総合評価の二極化に当たっては、

- ・技術力の重視
- ・実績重視に伴う評価固定化の回避
- ・地域社会の担い手確保に資する評価の導入

の3点に重きを置いた対応を図ることとし、これらを満足した上で受発注者双方の労力軽減を目指すこととしました。

3 二極化における具体的対応

①二極化の分岐点

二極化の分岐点の検討に当たっては、港

湾工事の特性に鑑み、技術力を重視した総合評価を行うとの考えのもと、これまでも技術提案を求めてきた案件については、引き続き技術提案を求めることとしました。具体的には、工事技術的難易度（以下「工事難易度」という。）により区分することとしましたが、直轄港湾工事においては工事難易度Ⅲの件数比率が高く（全体の約5割弱）、このカテゴリーを全て施工能力評価型に分類することは現状の総合評価の運用状況と比較して必ずしも適切ではないと考えられます。このため、工事難易度Ⅲのうち、発注ランクでAランク（港湾土木においては、予定価格2.5億円以上）に相当する工事については、技術提案評価型を適用することとしました。具体的なタイプ選定フローを図1に示します。

②評価固定化の回避方策

施工能力評価型においては、受発注者双方の労力削減の観点から、施工計画の提出を求めない、もしくは求める場合でも可否の2段階評価にすることを基本としていますが、企業及び技術者の能力により加算点がほぼ自動的に決まってしまうことから、評価結果の固定化を招く恐れがあります。このため、施工能力評価Ⅰ型のバリエーションとして、施工計画を点数化して評価する「施工計画重視型」を設けることとしました。

また、九州地整港湾空港部においては、平成22年度より総合評価における企業・技術者の能力に係る配点を低くした「チャレンジ型」を試行的に導入しています。試行の結果、実績の少ない企業の参加機会の確保や若手技術者が実績を積む機会の確保に資するなど、競争参加者より好評を得ていることから、技術提案評価S型のバリエーションとしてこの「チャレンジ型」を設け

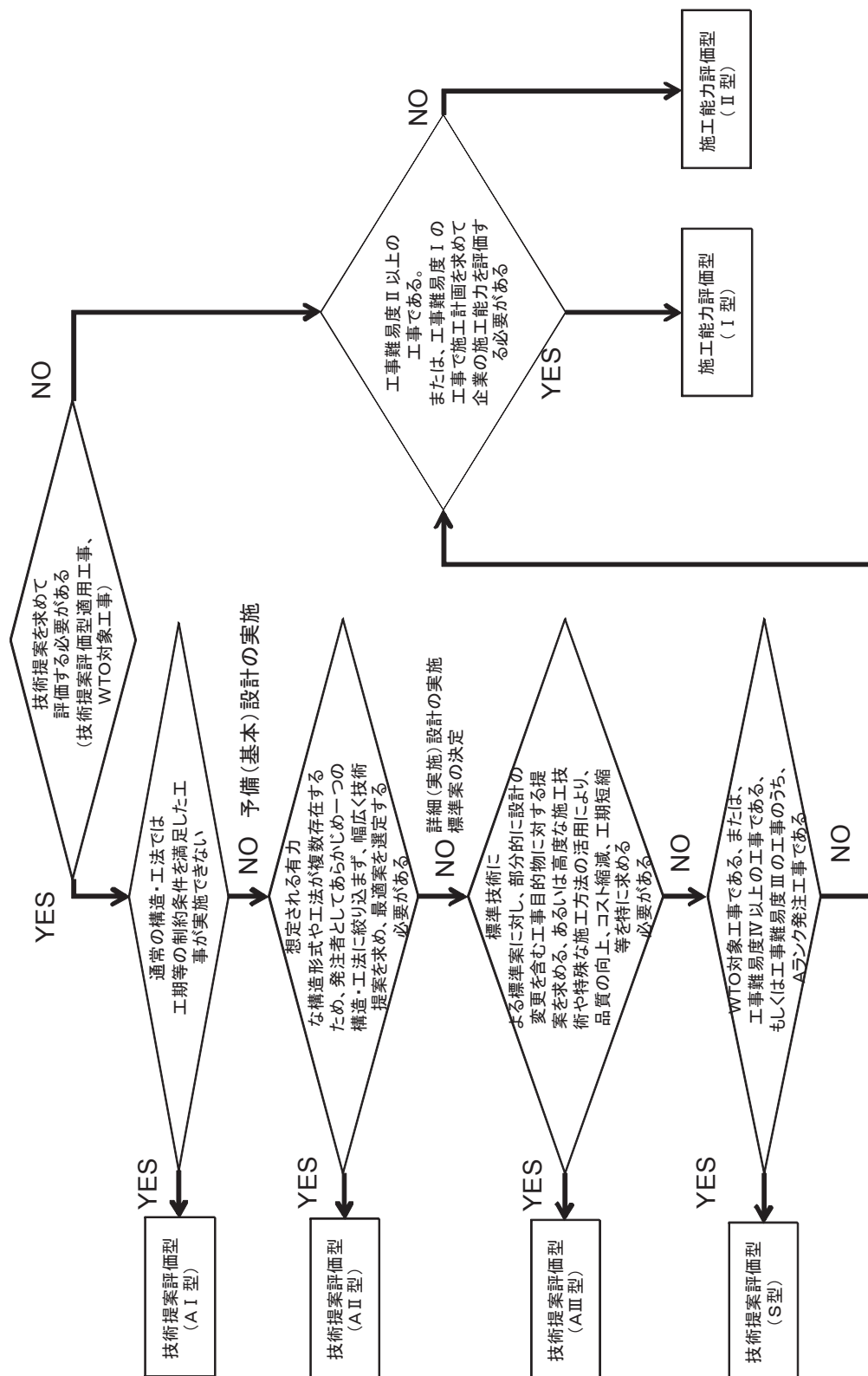


図1 総合評価二極化におけるタイプ選定フロー (案)

施工能力評価型

○地域精進度・貢献度等を設定しない場合

競争参加資格対象	総合評価対象 40(30)	
	段階選抜対象 40(30)	
施工計画※	企業の能力等※ 20(15)	技術者の能力等 20(15)

※ 施工計画は、可か不可のみを評価する。
 ※ 施工体制確認型でない場合は、()内の点数とする。
 ※ 「地域精進度・貢献度等」の評価は必要に応じて設定し、能力等評価点からその分を減ずる。

○地域精進度・貢献度等を設定する場合

競争参加資格対象	総合評価対象 40(30)		
	段階選抜対象 40(30)		
施工計画※	企業の能力等※ 16(12)	技術者の能力等 16(12)	地域精進度・貢献度等※ 8(6)

(施工計画重視型)

総合評価対象 40(30)		
段階選抜対象 20(15)		
施工計画 20(15)	企業の能力等※ 10(7.5)	技術者の能力等 10(7.5)

※ 施工体制確認型でない場合は、()内の点数とする。
 ※ 「地域精進度・貢献度等」の評価は必要に応じて設定し、能力等評価点からその分を減ずる。

※ 工事難易度評価の小項目にA評価があるなど、厳しい施工条件により、特に施工計画の適切性を求める必要がある工事への適用を想定

技術提案
評価型(S型)

総合評価対象50~60(40~50)		
段階選抜対象 20(20)		
技術提案※ 30~40(20~30)	企業の能力等※ 10(10)	技術者の能力等 10(10)

※ 施工体制確認型でない場合は、()内の点数とする。
 ※ 「地域精進度・貢献度等」を評価する場合は、施工能力評価型と同様の方法で設定(上限4点)する。(WTO対象の場合設定しない。)
 ※ WTO対象の場合、企業の能力等及び技術者の能力等は段階選抜での評価のみに利用し、総合評価では評価しない。なお、WTOの配点は別途設定する。

(チャレンジ型)

総合評価対象40~50(30~40)		
段階選抜対象10(10)		
技術提案※ 30~40(20~30)	企業の能力等※ 5(5)	技術者の能力等 5(5)

※ 施工体制確認型でない場合は、()内の点数とする。
 ※ 「地域精進度・貢献度等」は設定しない。

※ 担い手確保に資する地域企業の参加が想定される工事や、その他実績評価の比率を下げることでより受注機会の拡大を図ることが望ましいと判断される工事への適用を想定。

技術提案
評価型(A型)

総合評価対象70(50)		段階選抜対象 40/60	
技術提案 70(50)	簡易な技術提案※ 20	企業の能力等 20	技術者の能力等 20

※ 簡易な技術提案は段階選抜で必要に応じて評価
 ※ 施工体制確認型でない場合は、()内の点数とする。

図2 総合評価のタイプ別配点方針(案)

ることとしました。タイプ別の配点方針(案)を図2に示します。

また、評価における技術力重視の観点から、技術提案評価S型においては、企業・技術者への配点より技術提案への配点を高くすることにより、結果として評価の固定化回避にも資するものと考えています。

③地域の担い手確保に資する評価の導入

港湾工事は基本的に海上・海中での作業が中心となることから、作業船を使用する作業も多くあります。これら作業船については、前述したように大規模災害等で被災した港湾機能の復旧には必要不可欠なもの

です。このように地域社会の維持に貢献するような項目(災害協定や企業BCP、作業船の保有など)については、総合評価においても適切に評価すべきものと考えられることから、地域貢献の評価項目として適切に設定することを標準とすることにしました。

また、元請実績は少ないけれども、下請作業等で地域の担い手となっているような地域企業の受注機会を確保する方策として、②でも述べた実績評価の比率を下げた「チャレンジ型」を導入することとしました。

④受発注者双方の労力軽減

港湾工事においては、2で述べたように

労力軽減についての要請はそれほど大きなものではありませんが、一部においては、多数の入札参加者が見込まれる工種があるなど、二段階選抜が有効と思われる工事も存在することから、必要に応じて二段階選抜方式を導入できるようにしました。また、これまでの簡易型適用工事のうち、難易度の低い工事については、入札契約に要する労力とその効果について疑問もあることから、施工計画を求めない施工能力評価Ⅱ型を導入し、受発注者双方の労力軽減を図ることとしました。

以上、概要をご説明しましたが、詳しい資料は国土交通省港湾局のホームページに掲

載(http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn5_000025.html) しておりますので、詳細についてはそちらでご確認下さい。

4 おわりに

この二極化した総合評価落札方式については、今後各地方整備局で詳細の検討がなされた上で、平成25年度当初からの試行開始を予定しています。

今回の総合評価の二極化により、工事の品質確保とともに、地域の担い手確保にも資するような公共調達制度となることを期待するとともに、今後もよりよい制度となるよう、適宜見直しを図っていく所存です。