



唐口徹
Toru Karakuchi

総合評価 方式の限界

国

国土交通省地方整備局と日本建設業連合会

の共催による「公共工事の諸課題に関する意見交換会」が五月九日からスタートし、日建連支部のある全国九カ所で会議が開催されている。この原稿が活字になっていく頃にはすでに一巡しているかも知れないが、社会資本整備の進め方、全国防災や国土強靱化、入札契約制度などについて官民の話し合いが深まっているであろう。私などは、総合評価方式が問題ありと感じているので、その議論の成り行きには人一倍関心を持っている。

建設業界の縮図ではないかということだった。弱いところに矛盾が集中し、破綻するという構図は、いま建設業界で起こっている力学なのだ。話が横道にそれたが、建設業界の問題の大半は、自分の見積もりで勝負できない競争環境にある。産業が疲弊し、品質の悪化につながるという危機感から品確法が成立し、総合評価方式が公共工事入札に定着してきたのに、救世主の役割である総合評価方式は、今や失格価格の皮一つ上を射止める見積もりで勝負が決まっている。しかもその見積もりの優劣性とは、千円とか一万円という僅差によって決まるから、本当の価格競争にもなっていない。

しかも手間暇かけて作成する技術提案は、競争の決め手となっていないにもかかわらず、人的資源も含めて投資しなければならぬ。だから、それなら価格だけの競争のほうが明快でいい、という声さえ出てくるのである。

ある特定行政庁の入札では、予定価格を事前公表にして、ロアーリミット（最低制限価格）を採用しているから、応札者全員が、ロアーリミットすれすれの同じ価格になり、くじ引き必至の競争ルールになっている。しかし、それでも応札参加者は一件の工事に五〇社とか、JV

総合評価方式は、様々な試行を経て、二〇〇五年四月に施行された公共工物品質確保促進法（品確法）により法的根拠を得て実行されてきた入札制度である。もはや七年を経ているが、次第に制度疲労を生じているのではなからうか。何が問題なのか。

労力、金のかかるやっかいな制度

その最たるものは、技術提案など総合的な評価による公共調達という制度設計が機能せず、結局は価格の落としどころの勝負になっていることであろう。価格が決め手になっているのに、多大なコストのかかる技術提案をし、しかも打率（提案件数に対する落札件数の比率）が二割もあれば上出来という状態にある。応札者にとっては、落札の可能性が低いのに労力も金もかかる、やっかいな入札制度と化している。

建設業にとっては、いかに落札するのが最大の目的である。だから、落札するための競争のポイントが金であれば、それにしごきを削るし、どうしても欲しい工事なら赤字を覚悟でも取りに行く。地域貢献ならばそれに全力を注ぐし、ISOならばISO取得に走るのである。とにかく落札しなければ建設業の生産行為は成

の構成会社数で数えると一〇〇社近くにもなる。くじ引きという運次第の、とても競争性があると思われる入札に何故、そんなに殺到するのだろうか。

ある営業担当者はこう言う。「それでも受注できる確率は確実にある。どうしたら受注できるか分からない総合評価方式で、苦勞して技術提案するより、結果が見極めやすい。これぞと自信満々の提案で応札し、受注できなければ、落胆も大きく、後遺症が残る。クジで負けたほうが、運がなかったとあきらめがつく」と。これは痛烈な総合評価批判の弁だが、奇妙な説得力がある。いくらなんでも、くじ引きよりは総合評価はまともな競争ルールだと思いが、こう率直に言われると返す言葉もないのである。

見積もり精度の競争でいいのか

つい最近も、復旧関連工事の総合評価で、ある企業が連戦連勝して、一部で話題になっていた。その企業は、一連の復旧関連工事の最初の段階で失格になってしまった。勝負どころを、あまりに低く見過ぎたのである。この反省から徹底して、落としどころの見積もりの精度を研鑽し、見極めるようになった結果が連戦連勝に

り立たないから、競争ルールは死活問題となり、それがいびつなルールなら産業もまた、いびつにならざるを得ないのである。

市場原理主義が叫ばれ、価格が至上の競争ルールだとされるならば、建設業は自分の首を絞めることが分かっているとしても、その競争の坩堝へ飛び込んでいったのである。過当な、価格競争の中で栄えていく産業はなく、産業の疲弊と衰退が待っているだけであり、残念ながら建設業界には、その悪しき兆候が見えて、もう久しい。建設業の営業利益は一・一%（平成二十一年度、法人企業統計）しかない。だから財務体質が悪く、借金経営の企業は、営業利益から金融収支を差し引いた経常利益が赤字になる。

こうならないために、営業利益の前段階である工事総利益か一般管理費での改善を図るわけであるが、工事総利益率の改善は下請企業や取引メーカーとの契約悪化につながり、一般管理費の改善は本社・支社人件費の改悪やリストラへ波及し、社会保険未加入という問題も生じるのである。

ゴールデンウィークの長距離バスの悲惨な事故は、バス業界の低価格競争に一因があると考えられているが、あの事故を見て、私が感じたのはつながつたという。見積もりの精度も立派な技術力だが、一方で、工事に関する技術提案の競争力はどうなるのだろうかという疑問が生じるのである。総合評価本来の趣旨から言えば、技術提案競争へと誘導すべきなのに、見積もり競争でしごきを削るようになっていく。

このように総合評価の変質を重視するのは、環境省が直轄事業で「本格除染」を開始するにあたって、これまでの企画競争方式からWTO総合評価方式を採用しようとしているからだ。「除染」という未知の要素の多い工事を、価格競争のウエイトの高い総合評価にすることは疑問がある。技術的に未知で、結局は人海戦術で人手がかかり、スピードが問われているやっかいな仕事なのに、今や変質しつつあり、問題を抱えている総合評価方式にするのはどうしたことだろう。「除染」には、能力の高い経験豊かな技術者が多数必要だとされている。元々、利益が期待できない工事だとも言われている。建設業界は社会的使命感でそれに取り組んでいるのに、その競争ルールは価格の落とし所を競わせようとしている。

官民の意見交換会は、国土交通省だけを舞台にすべきではないのだと思う。

