

はじめに

国土交通省の直轄工事で、いわゆるダンピング（原価を無視した過度な安値）受注が大規模工事を中心に急増している。ダンピング受注は、下請へのしわ寄せや施工体制の弱体化などを招き、赤字覚悟の受注が継続すれば、最終的に建設産業全体の体力低下による衰退を引き起こすばかりか、結果として工事の品質の低下につながる。一部では「落札率の低下は税金の節約につながる」「低入札工事でも品質は確保される」などの声も上がっているが、果たして「安くて良い工事」は存在するのだろうか。国土交通省の取り組みを中心にダンピング受注が発生するメカニズムと安値受注による影響などを探ってみたい。

1. 急増するダンピング受注

相次ぐ低価格落札の発生を受け、国土交通省は4月14日、過去に成績の悪い工事を行った業者等に対する受注者側技術者の増員要件の拡大や、低入札価格調査対象工事での粗雑工事の指名停止期間を、最低3カ月に強化することなどを柱としたダンピング対策を公表した。

これらの対策は、これまで最大でも4%台だった低入札価格調査対象案件が、2005年度は一気に8%を突破したことを受けての措置。05年度の低入札価格調査対象案件は8地方整備局（港湾空港関係を除く）合計で928件となり、件数、発生率とも前年度比で約2倍と異常な伸びを示した（表 1）。

過去4年間の低入札調査対象案件を見ると、02年度が457件（全工事に占める割合は3.1%）、03年度が471件（同3.8%）、04年度が471件（同4.1%）とほぼ同水準で推移している傾向を踏まえれば、05年度の増加ぶりが際立っていることがわかる（図 1）。

04年度は5件だったWTO（世界貿易機関）対象での発生件数も、05年度は約6倍の32件に急増し、大規模工事での安値受注が増大した。相次ぐ低価格での落札を受け、8地方整備局の05年度の平均落札率（速報値）は、前年度の94.2%から91.5%へと約3ポイント下落している。

表 1 05年度の各地方整備局ごとの低入札価格調査案件
(港湾空港関係を除く)

整備局	2005年度	2004年度	対前年度比
東北	100	54	1.85
関東	256	126	2.03
北陸	60	42	1.43
中部	68	21	3.24
近畿	213	132	1.61
中国	66	45	1.47
四国	41	18	2.28
九州	124	33	3.76
計	928	471	1.97

小数点3位以下は四捨五入

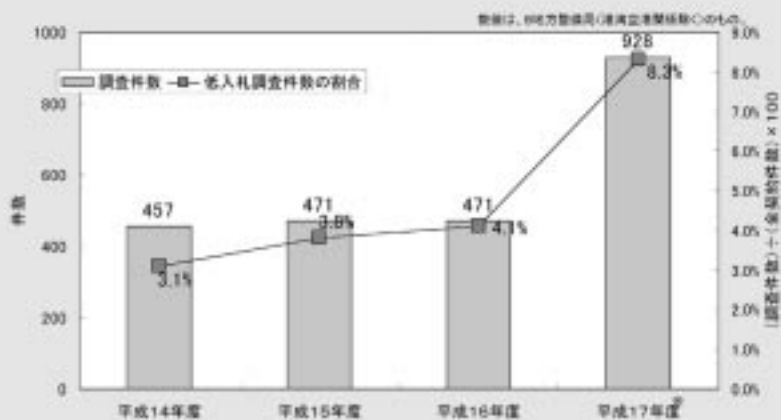


図 1 05年度低入札価格調査の状況

2. ダンピング受注は何故起きるのか

ダンピング受注にはいくつかの共通した特徴、傾向がある。過去に発生した事例を参考にまとめたパターンから類推すると、大きく(1)実績づくり、(2)ペーパーカンパニー、(3)敵対的競争、(4)自転車操業——の四つに分類される。ダンピング受注が発生する構造的な背景を理解するため、4パターンごとの特徴をみてみたい。

(1) 実績づくり型

その後の入札を有利にするため、意図的なダンピング受注で実績をつくるパターンで発生頻度が多い。30年以上の老舗や中堅企業に多いともいわれており、年間1回程度の頻度で定期的に低入札での落札を繰り返すが、工事成績はさほど悪くないのが大きな特徴だ。1件のダンピングで実績をつくった後に受注する工事での落札率は標準的な値であり、実績づくりに活用した後は利益を確保するために適正な価格で受注するという「経営判断」に基づいて、長らく企業活動を維持してきた「戦略型」といえる。

(2) ペーパーカンパニー型

建設業者としての実態はほとんどなく、受注した工事を下請に丸投げした上で、マージンをとって利益を確保するパターン。下請への要求が厳しいため、しわ寄せが大きく、連続してダンピング受注するのが特徴で、下請が倒産した場合は違う業者をさがして丸投げする。

(3) 敵対的競争型

特定の業者の落札を阻止するため、意図的に低価格で入札するパターンで、談合組織などの組織的な取り組みが背景にある可能性もある。例えば、

ある談合組織が受注者をすでに決めていたにもかかわらず、いわゆるアウトサイダーが受注の意図をもって参集した場合、外部者に受注させないため組織の構成員がさらに低入札で応札するというケースが推測されている。

(4) 自転車操業型

競争の激化等により仕事がとれず、従業員や手持ちの機械などを“遊ばせておく”よりは、「安くても受注して売上が稼いだほうがまし」という判断でダンピング受注する。倒産を免れるために、連続してダンピング受注を繰り返すパターン。

3. 従来とは異なる構図

「今回のダンピング受注の問題は、大規模工事を対象とした大手によるもので、これまでの傾向とは明らかに違う」。国土交通省のある幹部がこう危機感を募らせるように、05年度に同省の直轄工事発生したダンピング受注は、前述した4パターンではくくり切れない構図をみせている。

これらは前述の「(1)実績づくり型」に類しているが、大規模工事で前・後工事のある場合の前工事をダンピング受注して、後工事を標準的な値で随意契約する場合もこの分類に属するものなどである。

05年度の大きな特徴は、同省幹部がいうように、WTO対象の大規模工事で多く発生していることにある。国土交通省によると、全直轄工事の05年度の低入札価格調査対象案件964件のうち、2割強の217件が一般競争入札で発生している。02～04年度は3～5件だったWTO対象案件での発生件数は一気に32件と前年度の約6倍に達している。

この32件のうち、8地方整備局での発生件数は29件となり、工事種類別で見ると、鋼橋上部と土木がともに8件で最も多く、機械設備の6件が次に続

いている。

鋼橋上部での発生が多いことについて国土交通省は、「メタルメーカーが（昨年の談合事件を受け）指名停止期間中に失った工場稼働率を上げるため、ダンピング受注した可能性もある」とみている。いわば「(4)自転車操業型」に類するものといえよう。

05年度に発生したダンピング受注全般については、大手企業の集まる業界団体が違法行為など「従来やしきたり」からの決別を打ち出したことによる「疑心暗鬼」が業界全体に広がった結果、「これまでは順番に受注できたが、今後はどうなるかわからないため、今のうちに取って（受注して）おくという心理の表れではないか」という指摘もあるが、あくまで推測であり、具体的な裏付けはない。

大規模案件での大手ゼネコンによる低価格での応札については、独占禁止法改正に伴う課徴金算定率の引き上げや、談合事件を受けての直轄での入札契約制度改革、大手ゼネコンのコンプライアンス徹底方針など、昨年からの一連の動きが引き起こした結果という見方も可能だ。また民間建築部門や海外受注による収益環境の向上もその一因と見る向きもある。いずれにしてもそれを裏付ける有力な根拠はいまのところない。国土交通省もダンピング受注大量発生の具体的な要因については、「検討中」としている。

ただ、受注者側の意図がどうであれ、発注者にとってダンピング受注は、品質の低下や下請へのしわ寄せを招く大きな懸念材料となっていることに変わりはない。

国土交通省関東地方整備局の門松武局長は、「優良業者でも経営判断や個別事情で低価格競争を行うことがある。これを否定したらおかしくなってしまう」としながらも、「予定価格の6割や7割で受注して品質は本当に大丈夫なのかという懸念はある」と述べている（建設通信新聞4月6日付）。